Business Plan
1999 -2003

Vehicle Management Agency

New Brunswick Department of Transportation

September 1998

New Nouveau Brunswick

BUSINESS PLAN OUTLINE

1.0 EXECUTIVE SUMMARY 2

1.1 INTRODUCTION 2
1.2 PURPOSE OF THE BUSINESS PLAN 2
1.3 KEY MILESTONES AND EXPECTED RESULTS 2
1.4 FINANCING 3

2.0 INTRODUCTION AND AGENCY HISTORY 4

2.1 HISTORICAL PERSPECTIVE 4
2.2 CLIENTS AND FLEET SIZE 4
2.3 AGENCY STAFF AND FACILITIES 5

3.0 STRATEGIC FRAMEWORK 7

3.1 MISSION STATEMENT 7
3.2 OPERATING PRINCIPLES 7
3.3 OPERATING OBJECTIVES 7
3.4 CRITICAL SUCCESS FACTORS 8
3.5 CLIENT COMMITMENT 8

4.0 FOCUSED BUSINESS PLAN 9

4.1 INTRODUCTION TO BUSINESS PLAN 9
4.2 FACILITIES MANAGEMENT 9
4.3 OPERATIONS MANAGEMENT 11
4.4 SYSTEMS TECHNOLOGY 12
4.5 HUMAN RESOURCE MANAGEMENT 14
4.6 FINANCIAL MANAGEMENT 16

APPENDIX 1 DETAILED FOUR YEAR FINANCIAL FORECAST
APPENDIX 2 FIVE YEAR HISTORICAL FINANCIAL STATEMENTS
APPENDIX 3 PIE CHARTS SHOWING AGE OF FLEET
APPENDIX 4 MAP SHOWING LOCATION OF FACILITIES
APPENDIX 5 SUMMARY OF COMMITMENTS BY DEPARTMENT
APPENDIX 6 SUMMARY OF INITIATIVES
APPENDIX 7 1999-2000 PROPOSED CHARGE-BACK RATES
APPENDIX 8 IMPACT OF RATE CHANGES BY DEPARTMENT
APPENDIX 9 ESTIMATED INCREASES IN CAPITAL COST CHARGE-BACK
APPENDIX 10 ORGANIZATIONAL CHART

1.0 EXECUTIVE SUMMARY

1.1 INTRODUCTION

The Vehicle Management Agency (referred to as the Agency) prepared this Business Plan for the fiscal year 1999-2000. It represents the fifth Business Plan that the Agency has prepared since the approval of its Charter in May 1995.

1.2 PURPOSE OF THE BUSINESS PLAN

The Business Plan was prepared for the following reasons:

- to document the Agency's mission, operating principles, operating objectives and action plans for the fiscal year 1999-2000.
- to set performance standards by which the Agency can be objectively measured by management and other stakeholders;
- to define the changes proposed by the Agency to meet its mandate;
- to outline the 1999-2000 vehicle charge-back rate structure

1.3 KEY MILESTONES AND EXPECTED RESULTS

Results will be measured against the following milestones for 1999-2000:

- The focus of the Agency will be on further enhancement to client services that will fit the operational needs of each individual client department.
- The fleet replacement program will continue to see the major changes, continued in this Business Plan. The program in 1999-2000 will continue to seek changes in the timing of vehicle purchases to best meet the needs of all clients. As shown in the following table, it is estimated that the book value of the equipment fleet can be expected to increase from $43.4 million in April 1996 to approximately $83.8 million by March 2003, thus enhancing the equity value to government.

	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03
Book Value April 1st	$43.4	$52.2	$59.0	$64.6	$69.0	$74.1	$78.9
Add Purchases	$17.7	$17.2	$17.7	$17.4	$19.2	$19.9	$20.7
Less Depreciation	<$8.9>	<$10.4>	<$12.1>	<$13.0>	<$14.1>	<$15.1>	<$15.8>
Book Value March 31st	$52.2	$59.0	$64.6	$69.0	$74.1	$78.9	$83.8

- A summary of the initiatives to achieve these results in 1999-2000 is provided in Appendix 6.

1.4 FINANCING

Operating and capital funds will be provided from client department recoveries, the sale of redundant or obsolete equipment, surpluses generated during past activities and a decreasing capital grant from government. Surpluses generated in any fiscal year will remain part of the Agency funding for the following fiscal year.

The Agency will utilize fixed asset accounting and will show a depreciation expense, relating to vehicles and equipment, on their financial statements again in the 1999-2000 fiscal year.

The statement of expected financial results (projected revenue and expenses) for the 1999-2003 Business Plan shows the following:

Summary of Expected Financial Results ($ Thousands)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Total Revenue	$62,441.5	$63,820.0	$65,724.5	$67,457.3
Total Expenses	$60,497.8	$61,874.0	$63,939.5	$65,552.3
Net Income	$1,943.7	$1,946.0	$1,785.0	$1,905.0
Net Income - Restated *	$<361.3>	$<1,100.0>	$<2,100.0>	$<3,100.0>

* The restated numbers reflect the net income of the Agency using the Province's accounting policies, which do not recognize fixed asset accounting. The net income becomes a loss due to the Province not recognizing the equity being accumulated by way of an increase in the fleet value.

We will be reviewing the following options to address the deficit; adopting fixed asset accounting by government, or increasing chargebacks to clients, maintaining some portion of the capital grant, increasing revenue from other sources, additional operational efficiencies or some combination thereof.

2.0 INTRODUCTION AND AGENCY HISTORY

2.1 HISTORICAL PERSPECTIVE

Prior to 1984 each Department of Government was responsible for the provision of their own vehicles and equipment. Funds to operate and replace departmental vehicles were allocated to individual departments.

In the early 1980's a study was initiated by Government to evaluate the most efficient and cost effective method of meeting the transportation requirements of all government departments. It was determined that substantial savings and benefits to all departments could be realized if one single government Department was responsible for the provision of vehicles and associated services.

In 1984 the Board of Management established a fleet management operation within the Department of Transportation. This new branch, Vehicle Management, was given the responsibility to purchase, provide repairs and fuel and dispose of vehicles and school buses utilized by government departments within Parts 1 and 2 of the Public Service, except for the Department of Natural Resources & Energy.

Substantial savings of several millions of dollars annually have accrued to Government during the period from 1984 to 1998. Savings were realized through the bulk tendering of fuel and vehicles, tendering for parts and services under the Public Purchasing Act and operational efficiencies achieved during this time.

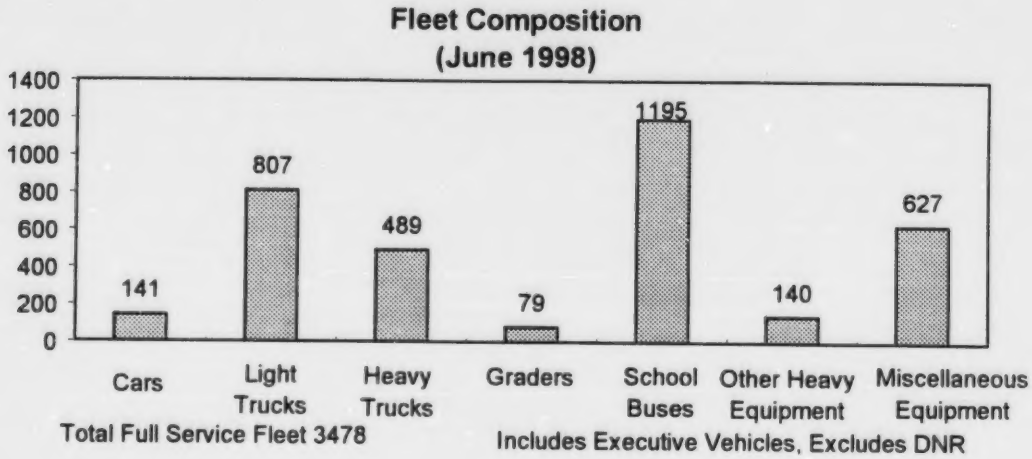
From 1984 until 1991 adequate capital funds were provided to Vehicle Management for purchase of fleet vehicles. During the period from 1991 to 1995, Vehicle Management saw a significant reduction in capital replacement funds for vehicles (see Chart 2 in Section 4.6.1). This lack of funding resulted in a significant ageing of the fleet, increased repair costs and a reduced dependability of vehicles to clients.

A joint effort, initiated in late 1994, by the Department of Finance and the Department of Transportation, resulted in a recommendation to Government to establish the Vehicle Management Branch as a Special Operating Agency. Government in May 1995 approved a Charter document establishing Vehicle Management as a Special Operating Agency. This change provided Government an opportunity to address the current replacement issue and to make further improvements in operations.

2.2 CLIENTS AND FLEET SIZE

Overview of Fleet

The Agency's mandate currently includes the provision of a full range of vehicle services to 20 client Departments. These clients utilize approximately 3,500 vehicles to provide government services to the public. A summary of the fleet composition follows and a listing of all clients can be obtained in Appendix 5.



Other Clients of the Agency

The Agency is responsible for the replacement (vehicle acquisition and disposal) of 590 vehicles (cars, light trucks and fire tankers) operated by the Department of Natural Resources and Energy as well as supplying fuel to this Department.

During 1997-98 and again in 1998-99, the Agency entered into a 5 year lease agreement to supply a number of fire tanker trucks to some Local Service Districts (LSD) through the Department of Municipalities and Housing. All costs associated with the lease are being recovered from these LSD's.

During 1999-2000 the Agency will continue to supply, to the New Brunswick Power Corporation, fuel, some parts, fluids and lubricants for their fleet of vehicles.

2.3 STAFF AND FACILITIES

Services are delivered through a centralized fleet management agency office and a number of decentralized repair shops and fuel sites, encompassing 353 FTE's located throughout the province.

The Agency is composed of an operations component and a support services component which includes financial, administrative and information systems support.

The operations component of the Agency provides services in the areas of purchase, maintenance and disposal of the vehicles. This sector consists of a centralized management

group and vehicle repair services provided at 31 decentralized Department of Transportation locations throughout the Province. The decentralized repair facilities schedule work to be performed by external vendors, schedule and provide repairs at Agency repair shops to client vehicles, provide repair parts and supplies for client vehicles and collect and input information associated with each repair into the automated Fleet Management System (FMS).

The Department of Transportation District Engineers have delegated authority for the day to day management of shop operations, in accordance with policies, standards and procedures established by the Vehicle Management Agency. The District Engineer is accountable to the Chief Operating Officer of the Agency for shop operational decisions that affect the Agency's performance standards.

The support services component is responsible for a variety of functions. These include establishing and monitoring budgets, accounts payable, usage tracking and reporting for vehicles in service, billing and receivables for vehicle usage, establishment of the charge-back rate structure, control of the Computrol fuel dispensing system and commercial credit cards from all major fuel companies, insurance coverage and accident claims on all fleet vehicles and assignment of all client vehicles. Staff in this unit produce monthly reports on expenditures and revenues generated, distribute Fleet Management reports as required and provide adhoc reports to management and the clients as required. This work unit also provides a monitoring and controls function on all decentralized stockrooms, inventories and vendor purchases.

The Chief Operating Officer who reports to the Deputy Minister of the Department of Transportation manages the day to day operations of the Agency. The Agency will also respond to recommendations of an Advisory Board comprised of members of client Departments.

3.0 STRATEGIC FRAMEWORK

3.1 MISSION STATEMENT

The Vehicle Management Agency's mission statement is:

" To provide fleet management and vehicle maintenance services to Government, on an economical basis and according to established standards, to enable clients to deliver quality services to the public ".

Contained in this Business Plan are the strategic initiatives that will support this mission statement and provide direction and focus for the next fiscal year and the years to come.

3.2 OPERATING PRINCIPLES

The Vehicle Management Agency's mission statement is supported by the following principles:

- to provide a high quality and timely fleet vehicle procurement, maintenance and disposal program that allows clients to deliver their services to the public in an effective and efficient manner;
- to achieve long term financial sustainability for purchasing and maintaining vehicles and equipment;
- to provide an innovative and competitive customer service oriented operation that responds to the needs of the clients;
- to operate in a manner that meets environmental and safety standards as established by legislation.

3.3 OPERATING OBJECTIVES

The Agency's principles and mission statement is supported by the following operating objectives. These objectives are intended to provide a guideline for managers to conduct their day to day business. This Business Plan has been developed with these objectives clearly in mind.

- to operate in a manner consistent with the interest of government in the provision of quality service to the public, using best industry practices;
- to renew the vehicle and equipment fleet and to reduce operating costs, through optimum replacement of assets and effective and efficient repair practices;

- to offer fleet vehicle procurement, maintenance and consultative services that offer the best value for money;

- to undertake to become fully self-sufficient as determined through the Business Plan;

- to be committed to performance improvement in all areas of operation;

- to maintain a competent, efficient and empowered workforce and to provide training and development to meet the objectives and commitments of the Agency.

3.4 CRITICAL SUCCESS FACTORS

Five client driven strategies, that are critical to the long-term success of the Agency, have been chosen to guide its change process. These strategies are:

- to provide high quality services that meet the needs of the clients in a cost effective manner;

- to provide replacement vehicles that meet the requirements of the client;

- to maintain the confidence of stakeholders in the abilities of the Agency to perform and to continue to be the choice of all government Departments for their vehicle requirements;

- to achieve long term financial sustainability.

- to operate in a consultative manner with the Agency's stakeholders and partners.

3.5 CLIENT COMMITMENT

The services currently being supplied to government departments will continue on a mandatory basis until March 31, 2000. As early as April 1, 2000 and subject to Board of Management approval, government departments will have the opportunity to contract with the private sector directly, or continue existing relationships with the Vehicle Management Agency, based on the overall cost to government.

4.0 FOCUSED BUSINESS PLAN

4.1 INTRODUCTION TO BUSINESS PLAN

This Business Plan is prepared to address the business changes to be accomplished during the fiscal year 1999-2000 and in future years. The Plan is intended to:

- document the Agency's goals, objectives and action plans for the fiscal year 1999-2000;
- set performance standards by which the Agency can be effectively measured by Departmental management and other stakeholders;
- define the changes proposed in the areas of Facility Management, Operations Management, System Technology, Human Resource Management, Financial Management and to outline a four-year Financial forecast.
- outline the 1999-2000 vehicle charge-back rate structure.

4.2 FACILITIES MANAGEMENT

Fuel Facilities

Currently there are 101 fuelling sites, under the delegated authority of the District Engineers, strategically placed to meet the needs of all clients. Of the 101 sites, 49 sites have card lock access (Computrol) for diesel and/or gasoline products. Many of the 49 sites have 24-hour accessibility by clients. All sites collectively dispense approximately 22 million litres of product annually. In addition, the Agency purchases approximately 7.0 million litres of fuel from the private sector at discounts between 2% and 5% from retail pump prices. The savings between the fuel dispensed from Agency fuel sites and that purchased from the private sector averages $0.08 per litre.

Most dispensing facilities have been upgraded to meet tougher environmental regulations enacted to regulate the storage and dispensing of fuel products. Site testing and monitoring is done on an ongoing basis to ensure environmentally friendly fuel sites. As sites are identified for improvements or cleanup due to spillage of products, staff will assess the costs of continuing to operate the fuel-dispensing site. Every site will be evaluated on its feasibility to continue in operation based upon volumes of product dispensed, its impact upon the environment and the operations of its clients. In addition, higher volume fuel sites will be constantly monitored and evaluated for the possible location of new card lock outlets (Computrol) to better serve the clients. In all instances the Agency will remain committed to protecting the environment while providing economical fuel sites.

Repair Facilities:

Currently there are 31 repair shops in operation throughout the Province (see Appendix 4 - map showing locations of shops). Some of the larger shops offer a full range of services from normal maintenance to a major overhaul while others are limited to general maintenance. A few shops provide vehicle body repair. Speciality repairs including glass repair, exhaust work on some vehicles, front-end alignment, automatic transmission repairs, upholstery repairs and some work on electronic controls on newer fleet vehicles is often obtained from private sector vendors.

At this time, with the mix of clients that currently obtain services, the locations of most shops are suitable to meet most client needs. Where services are not conveniently available to clients, the Agency will continue to obtain services from the private sector using negotiated or tendered prices for parts and vendor services.

The Department of Transportation, Maintenance and Traffic Branch currently provides the shop space to the Agency. Rental of the shop space is on a cost per square meter. The rental rate covers expenditures for the general maintenance, heating, lighting, water and sewerage, telephone, etc. The current rates do not recover the capital cost or interest on funds borrowed to replace the facilities that are owned by the Government. During the 1999-2000 fiscal year, it is anticipated that the Agency will pay approximately $2.3 million for space rental.

Environmental issues that arise as the result of shop activities, will continually be reviewed to ensure that every effort is made to protect the environment while still offering competitive services to all clients. Issues that are reviewed periodically include the safe disposal of waste oil products, the removal and safe disposal of cleaning fluids, the use of oil water separators at refuelling sites and in repair shops and the safe disposal of oil filters.

Proposed Strategy for Improvement of Fuel and Repair Facilities:

During 1999-2000, the following initiatives will be reviewed with implementation as required:

- The Agency will continue its program of enhanced environmental control on the current fuel dispensing sites. Ageing refueling facilities throughout the province will be monitored for potential problems and assessed for future work. Feasibility studies will be completed and decisions will be made on the future work at each site identified by Agency staff. Further studies will be conducted and will be reviewed by Agency and Departmental personnel prior to upgrading or decommissioning these sites.

- New or existing sites that require major renovations will be replaced with environmentally friendly systems (above ground tanks, oil water separators and improved monitoring systems) as determined by Agency and Departmental personnel.

4.3 OPERATIONS MANAGEMENT

Operations Overview

The Vehicle Management Agency is the largest supplier of vehicles to the Government. The fleet currently consists of approximately 3,500 vehicles. Vehicles managed by this Agency include executive vehicles, cars, light trucks and vans, heavy equipment, snowplow trucks and school buses.

A full range of services is provided to most of its clients. These services include repairs completed at vendor repair facilities or at Agency facilities throughout the Province as well as fuel from both private sector vendors and Agency fuel sites. The clients benefit from volume discounts received on the purchase of parts, fuel, the internal labour charge rate and tendered external vendor labour rate charged for repairs at the various external repair facilities.

The Agency will continue to seek to be the most efficient and cost effective provider of goods and services to its current clients. Operating costs will be monitored to ensure they are less than other comparable service providers. The costs of providing Agency services will move towards full cost recovery, thereby allowing the client to compare costs of goods and services with the private sector.

During the 1999-2000 fiscal year, the Agency will continue to meet and discuss vehicle requirements and service delivery with clients. The client's current three-year vehicle replacement plan will be reviewed annually and suggestions for changes will be made to allow the plan to be implemented over the next three years.

Proposed Strategy for Improvement of Client Service:

In 1999-2000 and in subsequent years, strides must be made in the following areas:

- During the 1999-2000 fiscal year the Agency will purchase approximately $17.4 million worth of vehicles for clients as outlined in Appendix 5. This expenditure may be augmented by lease agreements as requested by various clients to meet their immediate requirements.

- During 1998-99 the Agency will be conducting a client service survey of Agency clients. This survey will identify enhancements that clients would like to see in the areas of service delivery, changes to Agency policies and identify areas for future improvements. The Agency, during 1999-2000, will implement suggested changes resulting from this survey.

- The Agency, during 1999-2000 will develop a Drivers Handbook that can be placed in all vehicles. This handbook will outlining the responsibilities of both the driver and the Agency, contain information on fuel sites, services, accidents, emergency phone numbers and other necessary driver information.

- The Agency, during 1999-2000, will conduct a study to review the pricing of comparable services offered by the private sector. This study will be utilized in the on-going critical review of current services and business strategies of the Agency.

- The Agency will develop a life-cycle costing model to address the current replacement practices of the Agency. Results and recommendations obtained from this analysis will be communicated to all clients.

Proposed Strategy for Improvement of Shop Operations:

On an ongoing basis, each shop manager will obtain all warranty work that is available to the Agency and its clients.

The possibility of the rationalization of the service delivery locations as well as delivery of the repair services at each facility will be continuously reviewed. Each shop manager will be required to identify the services that are to be delivered at the service facility to meet the needs of clients. When Agency facilities are unable to meet client needs, vendor services will be used.

In 1999-2000 and in future years, the Agency in consultation with its stakeholders, in an effort to become more client focused, will need to investigate and achieve the following initiatives:

- During 1999-2000, the Agency will continue to monitor achievements in work tasks and the effectiveness and efficiency of each of its shops. The Agency will initiate a performance review process with shop and District managers, in consultation with District engineers, to give them feedback on measured performance of individual shops.

- During 1999-2000, the Agency will continue to monitor and make changes to the Preventative Maintenance program. All client Department vehicles will be added to the enhanced PM program during this period.

- The Agency will study the viability of the mechanical staff entering work order information and time to complete various tasks, directly from the shop work area. A pilot project may be initiated to test the feasibility of this initiative.

4.4 SYSTEMS TECHNOLOGY

Information Technology Overview

It was recognized in the late 1980's that the MESIS Fleet Management program was not meeting the needs of the Vehicle Management Branch in the areas of the quantity and quality of the information being kept. The computer language in which the program was written was extremely cumbersome and difficult to update. The Branch had updated the program to the point where certain features that existed in the original version of the

program did not function and future enhancements to these areas would be extremely expensive.

In December 1994, a development team was formed to build an enhanced fleet management system with even more user friendly capabilities. The team was to develop a new program that could be run on a "client server" environment. Oracle Case was selected as the development environment.

On April 1, 1998 the Agency initiated the first release of the new Fleet Management System (FMS). Since the implementation, enhancements have been completed to address user problems, more timely information retrieval and better management reports. Further enhancements, as outlined below, to meet the needs of the Agency, its clients and the users will be actively pursued.

Other systems that are currently being used by the Vehicle Management Agency are the Automated Inventory System and the Automated Fuel Dispensing System (AFDS).

The Automated Inventory System was designed to monitor goods being purchased and dispensed by the stockrooms located throughout the Province, control volumes of inventory by using a system of maximum and minimum quantities of goods on hand at any one time, produce reorder reports, reduce paper work, provide management reports, etc. The current inventory program runs on personal computers and provides information on goods stored and dispensed only at the facility where it is installed (i.e. limited network capabilities with current program). A study is currently being conducted to enhance this system. All options will be considered and the final selection of a replacement system will be forth coming in the near future.

The Automated Fuel Dispensing System (AFDS) is designed to monitor fuel being dispensed from approximately 101 sites throughout the Province. This system captures and transfers information, to the Agency, where it is used to monitor the use of fuel, provide information to FMS on fuel dispensed and costs, control fuel inventory amounts, etc. Information is compiled at various locations throughout the Province on a personal computer and is electronically transmitted to FMS.

The long-term strategy will see business process re-engineering opportunities continually identified to streamline operations and improve the efficiency and effectiveness of its use of technology. Methods will be investigated to automate data collection and the transfer of all documents within FMS, AFDS and Inventory Management.

Proposed Strategy for Improvement of Information Technology:

The following initiatives will be undertaken, subject to a cost/benefit analysis, in the Information Systems area during the 1999-2000 fiscal year and in future years:

- During 1999-2000, the Agency, in conjunction with other users, will continue to explore replacement alternatives for the existing inventory system that is compatible with the

new FMS. This new system should incorporate the use of scanner technology. Also the Agency will investigate, subject to a cost/benefit analysis, an enhancement to the new FMS allowing real time work order and time entry by mechanical staff from their actual work areas.

- The Agency will evaluate and purchase, subject to a cost/benefit analysis, an electronic business support system during 1999-2000. This system should allow Agency staff to provide more concise management information to District and shop personnel by combining data from a number of sources.

- Since the initial release of the new enhanced FMS in 1998 the Agency has continued to enhance the system. Areas where the Agency feels that further enhancements are still required, beyond the scope of this Business Plan, are: reports to support the Agency's business; an automated vehicle life cycle costing and replacement module; a tire management module; an integrated FMS accident module; an enhanced interface with the on line government Financial Information System; and enhancements to AFDS. These and other enhancements will be based upon an overall cost benefit analysis to the Agency and improved service delivery to the clients.

4.5 HUMAN RESOURCE MANAGEMENT

4.5.1 STAFFING

The Agency, the Department of Transportation Human Resources Branch and District Engineers, in co-operation with the bargaining units will continuously review the minimum qualifications for each position. Job classification descriptions for each position being filled will be reviewed and recommendations will be made to the Human Resources Branch on any identified changes required.

Performance management of all employees will be based on individual work plans keeping in mind the initiatives identified in the yearly Business Plan of the Agency.

On a continuous basis, the Agency will, in consultation with the District Engineers, assess workloads and the staffing levels required to meet the clients' needs in each district shop operation. The work load/work factor analysis completed to project the necessary staffing in the shops will be periodically updated. Each position prior to being filled will be scrutinized and approved by the Agency prior to filling by competition. Over the next few years a minimum staffing level criteria will be developed for each shop to help management assess staffing requirements.

Employees will be kept informed of new initiatives and involved through meetings with their shop manager. Health and safety concerns within the shops will be a permanent issue to be discussed at each meeting. The Agency and District Engineers, to identify and seek solutions for potential problems will monitor status reports from these meetings. General

recognition of individuals or groups of people for their achievements towards meeting the overall objective of the Business Plan will be encouraged.

The Agency currently has a complement of 353 approved full time equivalent (FTE) positions, as detailed below:

STAFFING COMPLEMENT FOR 1998-99 (Funded Positions)

DESCRIPTION	FTE'S
Shop Superintendents	12.0
Mechanic III's	33.0
Repair Shop Mechanics & Welders	213.3
Stockroom	55.0
Operator Instructors	10.0
District Administrative Staff	23.5
Agency Administrative Staff	11.0
Agency Management	15.0
Vacancy Deflator	<21.8>
TOTAL FTE'S	**353.0**

Proposed Strategy for Improvement of Staffing:

The Agency will, in consultation with Department of Transportation stakeholders, address the following issues related to the staffing initiatives in the shops:

- The Agency will study the use of casual staffing during 1999-2000. This study will identify the number of days of casual staff currently being utilized, study the impact of using alternate service delivery and make recommendations for the future use of casual help in the shops.

4.5.2 TRAINING

A training needs assessment has been conducted annually by the Agency since 1996. In the past few years, the needs assessments were compiled from information received from the supervisory staff from all shops in the Province. Identified in these studies were the following areas where training was required: basic courses in electricity; diagnosis and trouble shooting of engine and electronic controls on new fleet vehicles; new asset and products training; FMS and personal computer training; school bus body and chassis training; and management skills training.

During 1998 the Agency will be recruiting a training co-ordinator to assess and provide training to meet the needs of all Agency shop and field personnel. Future initiatives of this individual will be outlined in this and future Business Plans.

The future training needs of shop and supervisory personnel will be met in the following manner:

- During 1999-2000 the training co-ordinator will prepare, for Agency management approval, a listing of training needs throughout the province. From an approved list of training initiatives a training calendar will be prepared to address these needs. This document will be distributed to all shops and training will be provided within the guidelines of this document. Future needs for training will also be addressed at this time. All training programs will be co-ordinated with the District Engineers and with personnel in Human Resources Branch of the Department of Transportation.

- The Agency will continue to provide management development programs to supervisory staff at selected intervals. Needs in this area will be co-ordinated with the District Engineers and with personnel in Human Resources Branch of the Department of Transportation.

4.5.3 SPECIAL PROGRAMS

Employee Initiatives

The Agency management will work closely with the Department of Transportation - Human Resources Branch, District Transportation Engineers, Department of Finance and the unions to encourage productivity improvement within each of the shops.

4.6 FINANCIAL MANAGEMENT

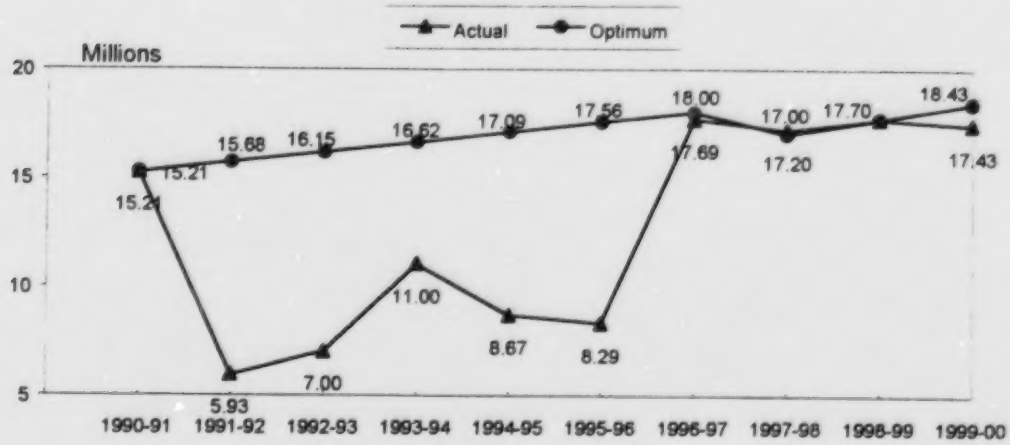
4.6.1 VEHICLE REPLACEMENT PROGRAM

Current Situation

Replacement of vehicles being supplied to the clients by the Agency was severely hampered between 1991 and 1995. Capital funding was well below optimum levels, as indicated in following chart - Vehicle & Equipment Budget.

During this period the capital funding levels were insufficient to meet the replacement needs of the fleet. This decrease in funding caused the fleet to age to the point where the Agency experienced increased repair costs, increased downtime for all fleet vehicles, safety concerns from drivers and additional costs to all client programs.

VEHICLE & EQUIPMENT BUDGET



The drop in the budget in the Chart above, in 1997-98, is due to the implementation of the Harmonized Sales Tax (HST). In 1997-98 and subsequent years, the Province will no longer be required to pay the sales tax.

In June 1998, an ageing analysis of the existing fleet was conducted that yielded the following results:

TYPE OF VEHICLE	AVERAGE AGE			OPTIMUM AVERAGE
	JUNE 1996	JUNE 1997	JUNE 1998	
Cars (A Class)	7.8 years	6.9 years	4.7 years	3.5 years
Light Trucks (B Class)	7.1 years	6.3 years	5.4 years	3.0 years
Heavy Trucks (C Class)	10.5 years	10.2 years	8.9 years	8.0 years
School Buses (E Class)	8.6 years	8.3 years	8.1 years	6.0 years

The average age shown in the above table is the average age of the vehicle fleet for the defined category. The optimum age is one half of the replacement age (e.g. 3.5 years means replacing the vehicle every 7.0 years).

As more and more of the fleet is replaced, the Agency and clients will see improvements in the average age of the fleet. The Agency will continue to evaluate the optimum replacement age and will work towards a life cycle costing model for the replacement of all fleet vehicles. The individual clients will have the option to accelerate the replacement cycle should they have adequate budgets to support such an aggressive program.

To ensure long-term competitiveness and cost effectiveness, the timely replacement of its fleet must be ensured, by recognising all vehicle life cycle costs in the replacement decision. To allow the Agency to determine appropriate life cycles, in the future, enhancements to the Fleet Management System and the development of a life cycle costing model will be required.

During the past few fiscal years, the Agency has embarked on an aggressive replacement program to reduce the average age of the fleet, yield lower overall operating costs and assist the Agency in becoming self sufficient over a period of time. The Agency will be continuing this aggressive program again in the latter part of 1999, with new vehicle tenders for the fiscal year 1999-2000 being issued early, to ensure delivery of vehicles to meet the operational needs of the client.

Private Sector Partnering

The Agency will continue during 1999-2000 to review all initiatives that will improve the overall fleet and meet the needs of the client. In addition to purchasing approximately $17.4 million worth of vehicles, during 1999-2000 the Agency will continue to pursue the option of leasing vehicles (Private Sector Partnering), with an option to purchase, to meet the immediate needs of client Departments or to provide alternatives to all clients who may wish to augment their requirements for fleet vehicles. At this time, it is anticipated that the Agency will continue to lease some heavy equipment for the Department of Transportation and fire equipment for some Local Service Districts through the Department of Municipalities and Housing.

The Agency, when requested by clients, will tender for proposals, objectively review all submissions for funding and will evaluate each proposal for its merits towards providing the most cost effective methods of obtaining vehicles for its clients. The Department obtaining the vehicle will have to absorb the full cost of any lease agreement.

4.6.2 REDUCED OPERATING COSTS

The aggressive replacement programs, begun in the 1996-97 fiscal year and planned for this and future years will have the effect of lowering the operating costs of the fleet. In the same manner that repair and maintenance costs escalated over the period from 1991 to 1995, the Agency has initiated a decrease in the budgets commencing in the 1996-97 fiscal year and continuing in future years. The Agency has in its Business Plans, since 1996-97, reduced its overall budget to reflect savings achieved in the aggressive replacement program. The Agency will, in the 1999-2000 Business Plan, once again include a reduction of $800,000 in its budget. The Agency is predicting a total reduction in operating costs (before inflation) of approximately $4.0 million by the end of the 2000-2001 fiscal year. The Agency believes that this reduction will offset some of the anticipated increases in operating costs due to inflation.

In addition to the savings noted above, clients should also see an improvement in their ability to deliver quality services to the public through a more reliable vehicle fleet. This

should also reduce the need to obtain short-term rental replacement vehicles while their older vehicles are in the shops for repairs.

4.6.3 REVENUE FORECASTING

The charge-back rates submitted in this Plan allow for a fair and reasonable allocation of all vehicle costs to user departments and agencies based on usage, repairs and age of vehicles assigned to that client. The rate structure will consist of a fixed monthly rate (to cover overhead, accident damage, insurance and capital cost) and a variable rate per kilometer or per hour (to cover repair and maintenance costs). In addition to the above rates, the client will be charged for the actual cost of fuel consumed each month.

The total amount of the capital cost charge-back recovered during 1997-98 was $10.67 million and is projected to be $12.04 million for 1998-99 and $13.02 million for 1999-2000.

4.6.4 CHARGE-BACK RATES

With this Business Plan for 1999-2000, the Agency is submitting and requesting approval for the rate structure, that will become effective April 1, 1999, for most "Full Service" vehicles.

A comparison of the proposed rates for 1999-2000 to the comparable rates that were charged during 1998-99 fiscal year is included as Appendix 7.

The annual impact of the above charge-back rates on each client department is detailed in Appendix 8. This impact is based on the last twelve month's usage multiplied by the difference between the 1998-99 and the 1999-2000 charge-back rates. The impact of the capital cost charge-back rates, to recover the capital costs of vehicles, is not reflected in this Appendix (see Appendix 9 for estimates of increases in the 1999-2000 capital cost charge-back). Influences that the client may have on the actual amounts charged (i.e. changes in vehicle utilization or fleet size) are also not included.

4.6.5 ACCOUNTING POLICIES

Begun in 1996-97 and continuing into this Business Plan, the Agency will utilize certain accounting policies that differ from the methods used by most departments within Government. These methods will be used in the preparation of the Agency's financial statements although there will also be consolidated information provided in Volume 2 of the Public Accounts with the operations restated to those policies that the Province utilizes. (See Appendix 1, Page 5 for the impact of this consolidation.)

The most significant difference is that the Agency utilizes "fixed asset accounting". All client vehicles were transferred to the Agency at their book value on March 31, 1996. The value of the vehicles was established as contributed equity on the books of the Agency. The time frame for the transfer of vehicles allowed the depreciation expense to

coincide with the adjustment in the 1996-97 charge-back rates which included a capital cost recovery component.

The Agency retains all revenue received from the disposal of surplus assets, sale of assets to executives and recoveries from insurance claims.

Depreciation is calculated using a straight-line method over the useful life of the assets.

Since one of the operating objectives of the Agency is "to undertake to become fully self-sufficient", it is the intention of the Agency to decrease its reliance on the Capital Budgets of the Province for funding vehicle replacements. This objective will be met by further decreasing the capital grant to the Agency by an additional $2.1 million in the fiscal year 1999-2000.

The Agency has realized that the accounting rules that are currently being utilized are a hindrance when dealing with capital recovery and purchase of long service life assets, realizing sufficient capital funds to bring new clients into the fleet and the setting of competitive rates that will allow the Agency to meet the accounting regulations for reporting of the Agency's operations.

During 1998-99, the Agency continues to work with the Department of Finance and the Office of the Comptroller, to study various methods of providing sufficient funding to procure vehicles for all clients, to become self-sufficient over time and to utilize the best business practices in the delivery of an effective and efficient client services. This study will address the impact of the phase out of the capital grant and its impact on the rates to all clients as well as the recognition of additional costs (pensions, CPP, imputed interest on capital purchases, building rentals).

On occasion, situations arise when a vehicle is required to be replaced that is unforeseen (e.g. vehicle damaged in an accident) and is beyond the capabilities of the Agency to fund from its approved Business Plan. In the past the Agency has obtained expensive repairs or has made the client rent to meet their needs. The Agency will, from time to time, generate surpluses in its operation. The Agency's Charter provides for the rollover and use of these surplus funds. Subject to a cost/benefit analysis, the Agency will use such surplus funds to meet unforeseen operational and/or vehicle replacement needs.

4.6.6 PROJECTED FINANCIAL STATEMENTS

Appendix 1 shows a four year projected Income Statement, Balance Sheet and Statement of Changes in Financial Position. Assumptions used reflect the Agency's best projections based upon the foreseeable economic conditions.

These statements are based on the assumption that the Capital Grant provided for the purchase of vehicles and equipment will be phased out gradually, with the last year of Capital funding being 2001-2002.

Index of Appendices

Appendix 1	Detailed Four-Year Financial Forecast
Appendix 2	Five-Year Historical Financial Statements
Appendix 3	Pie Charts Showing Age of Fleet
Appendix 4	Map Showing Location of Facilities
Appendix 5	Summary of Purchase Commitments by Department
Appendix 6	Summary of Initiatives by Year
Appendix 7	1999-2000 Proposed Charge-Back Rates
Appendix 8	Impact of Rate Changes by Department
Appendix 9	Estimated Increase in Capital Cost Charge-Back
Appendix 10	Organization Chart

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31,
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

DESCRIPTION	1998/99	1999/2000	2000/01	2001/02	2002/03
REVENUE:					
Charge-backs to Clients	$59,386.3	$61,341.5	$62,520.0	$64,224.5	$65,757.3
Disposal of Surplus Assets	950.0	1,100.0	1,300.0	1,500.0	1,700.0
Total Revenue	$60,336.3	$62,441.5	$63,820.0	$65,724.5	$67,457.3
EXPENDITURES:					
Personal Services	$12,850.0	$12,907.6	$13,101.2	$13,297.7	$13,497.2
Other Services	9,217.8	10,001.0	10,040.7	10,540.1	10,830.6
Materials & Supplies	24,184.3	24,141.8	24,168.9	24,595.5	25,031.2
Property & Equipment	395.0	341.2	348.0	355.0	362.1
Depreciation	12,044.0	13,020.0	14,129.0	15,065.0	15,745.0
Debt & Other Charges	73.5	86.2	86.2	86.2	86.2
Total Expenditures	$58,764.6	$60,497.8	$61,874.0	$63,939.5	$65,552.3
NET INCOME	$1,571.7	$1,943.7	$1,946.0	$1,785.0	$1,905.0

NOTES:

(i) Fixed Asset Accounting and corresponding depreciation expenses commenced in the 1996-97 fiscal year. (Assets transferred April 1, 1996).

(ii) Capital Grants projected over the next four years:

$4,200.0	$2,100.0	$2,000.0	$1,000.0	$0.0

CONSOLIDATED BALANCE SHEET
AS AT MARCH 31,
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

DESCRIPTION	1998/99	1999/2000	2000/01	2001/02	2002/03
ASSETS:					
Due from the Province	$460.7	$164.8	($832.2)	($2,789.9)	($6,036.0)
Accounts Receivable	441.8	441.8	441.8	441.8	441.8
Prepaid Expenses	132.5	132.5	132.5	132.5	132.5
Repair Parts & Fuel Inventory	4,764.8	4,764.8	4,764.8	4,764.8	4,764.8
Vehicles & Equipment - at cost less accumulated depreciation	64,412.9	68,817.9	73,863.9	78,748.9	83,753.9
Total Assets	$70,212.6	$74,321.8	$78,370.8	$81,298.0	$83,057.0
LIABILITIES & EQUITY:					
Deferred Revenue	$83.1	$148.5	$251.6	$393.8	$247.8
Accounts Payable	3,516.6	3,516.6	3,516.6	3,516.6	3,516.6
Accrued Salaries Payable	403.2	403.2	403.2	403.2	403.2
Contributed Equity	61,005.8	63,105.8	65,105.8	66,105.8	66,105.8
Accumulated Surplus	5,203.8	7,147.5	9,093.5	10,878.5	12,783.5
Total Liabilities & Equity	$70,212.6	$74,321.8	$78,370.8	$81,298.0	$83,057.0

NOTES:

(i) The assets (vehicles and equipment) were transferred to the Agency at their book value on April 1, 1996.

(ii) Fixed asset accounting commenced in the 1996-97 fiscal year.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31,
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

	1998/99	1999/2000	2000/01	2001/02	2002/03
ash derived from or (applied to)					
OPERATING					
Net Income (Loss) for Period	$1,571.7	$1,943.7	$1,946.0	$1,785.0	$1,905.0
Deferred Revenue	35.0	65.4	103.1	142.2	(146.0)
Add expenses not requiring cash:					
Depreciation	12,044.0	13,020.0	14,129.0	15,065.0	15,745.0
Total cash flow from operations	$13,650.7	$15,029.1	$16,178.1	$16,992.2	$17,504.0
NVESTING					
Acquisition of Vehicles & Equipment	(17,700.0)	(17,425.0)	(19,175.0)	(19,950.0)	(20,750.0)
INANCING					
Contributed Equity	4,200.0	2,100.0	2,000.0	1,000.0	0.0
NET INCREASE (DECREASE) IN CASH	$150.7	($295.9)	($996.9)	($1,957.8)	($3,246.0)
BALANCE OF ADVANCES TO THE PROVINCE OF NEW BRUNSWICK					
Beginning of Year	309.9	460.7	164.8	(832.2)	(2,789.9)
End of Year	$460.7	$164.8	($832.2)	($2,789.9)	($6,036.0)

YEAR OVER YEAR CHANGES IN REVENUE AND EXPENDITURE
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31,
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

	1999/2000	2000/01	2001/02	2002/03
REVENUE:				
General charge-back rate increases (Excludes Capital Cost Charge-backs)	$560.7	($85.5)	$553.5	$852.8
Capital Cost Charge-back Increases	976.0	1,109.0	936.0	680.0
Additional Revenue from Leases	418.5	155.0	215.0	0.0
Additional revenue from disposal of surplus assets	150.0	200.0	200.0	200.0
Total Change in Revenue from Previous year	$2,105.2	$1,378.5	$1,904.5	$1,732.8
EXPENDITURES:				
Depreciation Increases	$976.0	$1,109.0	$936.0	$680.0
Wage Increases / Inflation	1,138.7	912.3	914.5	932.8
Additional Costs re Leases	418.5	155.0	215.0	0.0
Efficiencies / Reductions	(800.0)	(800.0)	0.0	0.0
Total Change in Expenditures From Previous Year	$1,733.2	$1,376.3	$2,065.5	$1,612.8

CONSOLIDATION TO PROVINCIAL ACCOUNTING POLICIES
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31,
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)

	1998/99	1999/2000	2000/01	2001/02	2002/03
Opening Surplus (Deficit)	$1,681.1	$1,796.8	$1,435.5	$335.5	($1,764.6)
Total Revenue	$60,336.3	$62,441.5	$63,820.0	$65,724.5	$67,457.3
Plus Capital Grant	4,200.0	2,100.0	2,000.0	1,000.0	0.0
Adjusted Revenue	$64,536.3	$64,541.5	$65,820.0	$66,724.5	$67,457.3
Total Expenses	$58,764.6	$60,497.8	$61,874.0	$63,939.5	$65,552.3
Less Depreciation	(12,044.0)	(13,020.0)	(14,129.0)	(15,065.0)	(15,745.0)
Plus Asset Purchases	17,700.0	17,425.0	19,175.0	19,950.0	20,750.0
Adjusted Expenses	$64,420.6	$64,902.8	$66,920.0	$68,824.5	$70,557.3
Net Adjusted Annual Surplus (Deficit)	$115.7	($361.3)	($1,100.0)	($2,100.0)	($3,100.0)
Provincial Accumulated Surplus (Deficit)	$1,796.8	$1,435.5	$335.5	($1,764.6)	($4,864.6)

NOTE: The above statement details the effect of converting the Vehicle Management Income Statement back to the Provincial basis, for inclusion in the Consolidated Statements. This involves removing the depreciation expenses on the Agency books, and adding the full amount of the capital purchases during the year.

HISTORICAL REVENUE EXPENSE COMPARISON

DESCRIPTION	1993-94	1994-95	1995-96	1996-97	1997-98
Charge-back Revenue	$42,684.3	$44,606.4	$43,024.3	$55,438.6	$56,142.8
Sale of Vehicles and Equipment	0.0	0.0	226.4	679.6	1,017.2
Other Revenue	0.0	0.0	0.0	162.5	103.8
Total Revenue	$42,684.3	$44,606.4	$43,250.7	$56,280.7	$57,263.8
Operating Expenditures:					
Personal Services	$11,828.3	$11,827.3	$12,073.2	$12,238.7	$12,128.1
Other Services	7,756.7	7,638.4	7,758.0	8,662.0	9,579.4
Materials & Supplies	22,190.9	23,391.8	22,767.6	24,355.0	22,764.2
Property & Equipment	656.5	273.8	288.7	458.0	296.4
Depreciation	0.0	0.0	0.0	8,993.3	10,540.9
Debt & Other Charges	83.2	274.0	76.0	86.3	97.3
Total Expenditures	$42,515.6	$43,405.3	$42,963.5	$54,793.3	$55,406.3
Percentage Increase or (Decrease) in Expenses		2.09%	-1.02%	27.53% See NOTE	1.12%
Surplus (Deficit)	$168.7	$1,201.1	$287.2	$1,487.4	$1,857.5
Expenditures for Vehicle & Equipment Replacement	$11,000.0	$8,670.6	$8,293.0	$17,687.0	$17,198.3

NOTE: Depreciation expense and capital cost charge-backs were re-instated in the 1996-97 fiscal year.

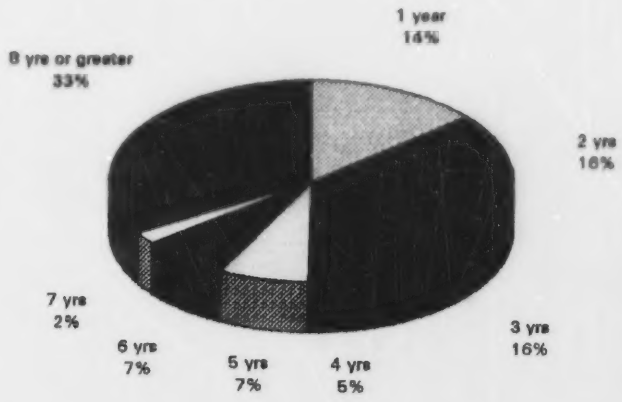
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY

Graphical Aging Analysis

(as at June 30, 1998)

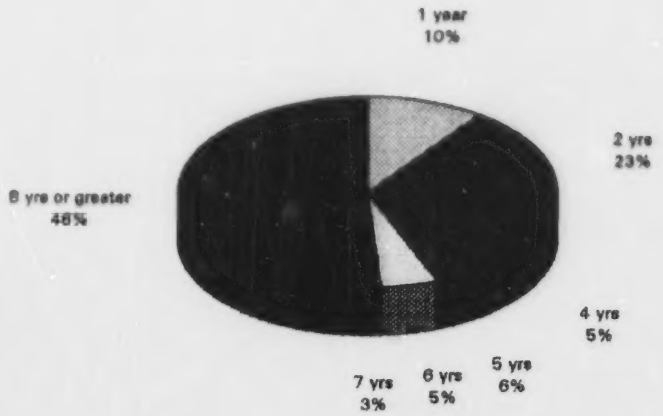
Age of Light Trucks

(1333 Light Trucks)



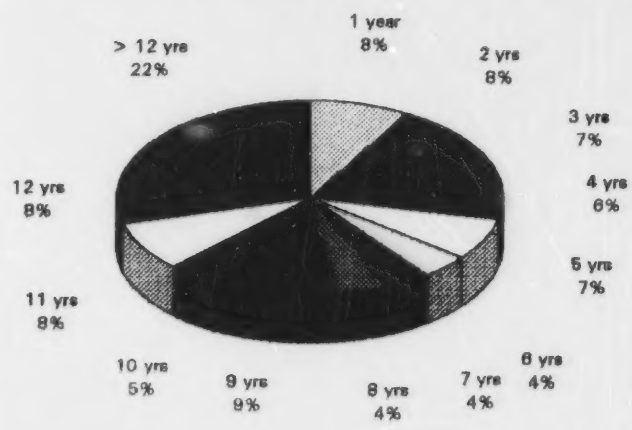
Age of Cars (excluding Executive)

(80 Cars)



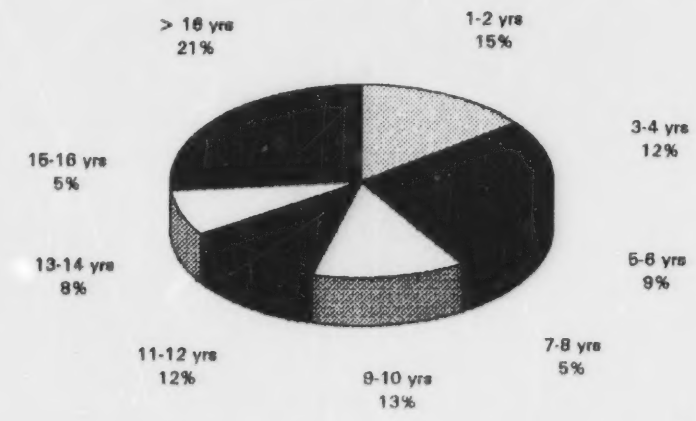
Age of School Buses

(1195 School Buses)



Age of Class C Trucks

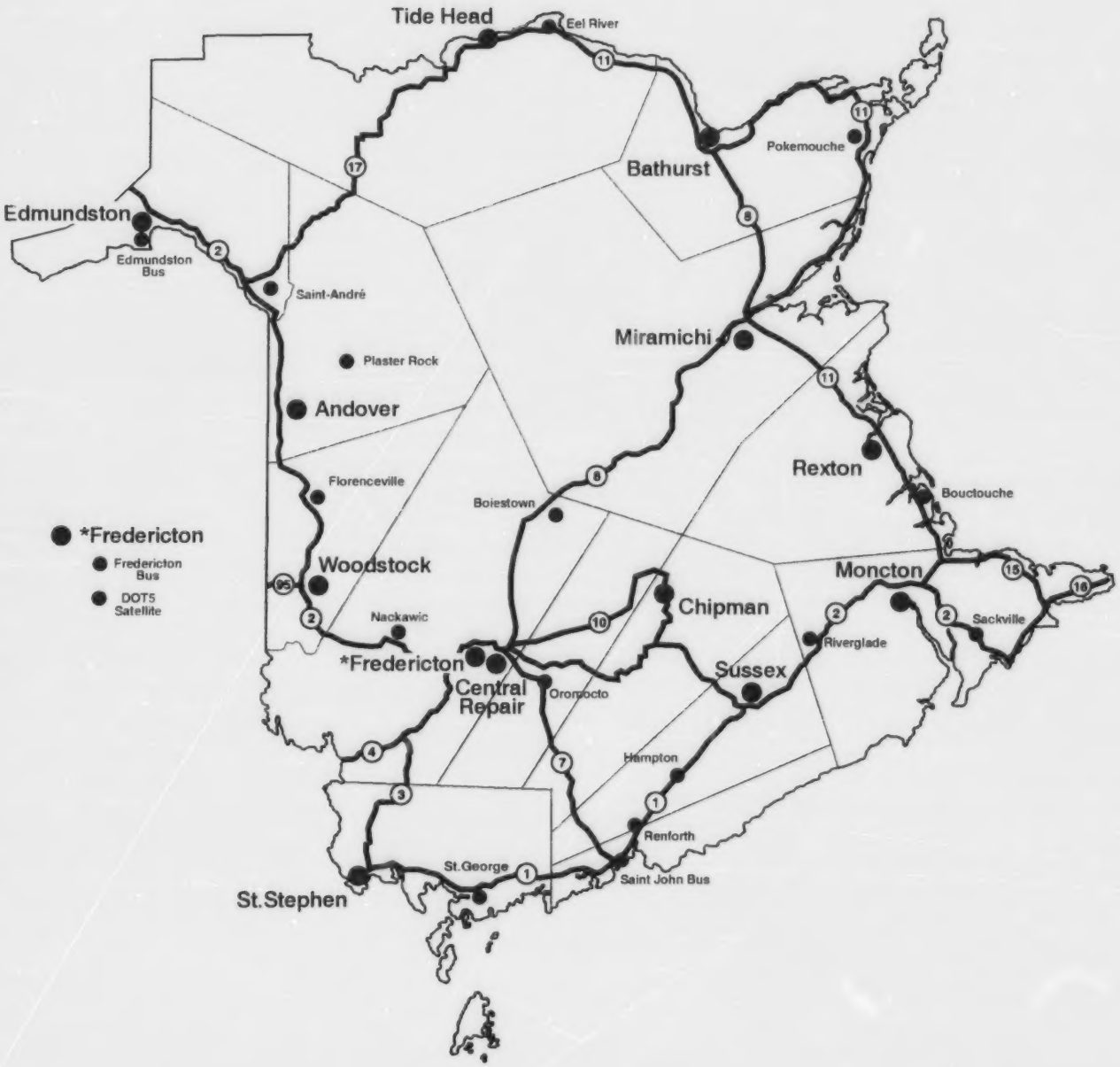
(536 Heavy Trucks)



Location Of Repair Facilities

Vehicle Management Agency

Department Of Transportation



SUMMARY OF 1999-00 VEHICLE AND EQUIPMENT PURCHASES

DEPARTMENT	ALLOTMENT	ESTIMATED PURCHASES
Executive Vehicles - All Depts.	$293,759	12 light vehicles
Advanced Education & Labour	$98,450	4 light vehicles
Agriculture and Rural Development	$265,749	8 light vehicles
Economic Development & Tourism	$127,957	6 light vehicles
Education	$6,672,464	101 school buses
Environment	$112,163	5 light vehicles
Finance	$35,559	2 light vehicles
Fisheries and Aquaculture	$54,096	2 light vehicles
Municipalities Culture & Housing	$246,078	11 light vehicles
Natural Resources & Energy	$1,525,828	59 light vehicles; 2 fire tankers
Solicitor General	$364,199	13 light vehicles
Supply & Services	$113,203	5 light vehicles
Transportation	$7,433,689	65 light vehicles; 37 heavy trucks 4 heavy equipment; lease residuals
Other Departments	$81,805	4 light vehicles
Total	$17,425,000	340 assets

NOTE:
Above amounts do not include sales tax.
Above amounts do no include reoganizations between the following Departments:
-Municipalities Culture & Housing to Economic Development & Tourism
-Natural Resources & Energy to Economic Development & Tourism
-Advanced Education & Labour to Eduction

Appendix 6

SUMMARY OF INITIATIVES

During the 1999-2000 fiscal year and beyond the following initiatives will be undertaken in consultation with the appropriate stakeholders:

Fiscal Year 1999-2000 and Beyond:

- The Agency will continue its program of enhanced environmental control on the current fuel dispensing sites. Ageing refueling facilities throughout the province will be monitored for potential problems and assessed for future work. Feasibility studies will be completed and decisions will be made on the future work at each site identified by Agency staff. Further studies will be conducted and will be reviewed by Agency and Departmental personnel prior to upgrading or decommissioning these sites.

- New or existing sites that require major renovations will be replaced with environmentally friendly systems (above ground tanks, oil water separators and improved monitoring systems) as determined by Agency and Departmental personnel.

- During the 1999-2000 fiscal year the Agency will purchase approximately $17.4 million worth of vehicles for clients as outlined in Appendix 5. This expenditure may be augmented by lease agreements as requested by various clients to meet their immediate requirements.

- During 1998-99 the Agency will be conducting a client service survey of Agency clients. This survey will identify enhancements that clients would like to see in the areas of service delivery, changes to Agency policies and identify areas for future improvements. The Agency, during 1999-2000, will implement suggested changes resulting from this survey.

- The Agency, during 1999-2000 will develop a Drivers Handbook that can be placed in all vehicles. This handbook will outlining the responsibilities of both the driver and the Agency, contain information on fuel sites, services, accidents, emergency phone numbers and other necessary driver information.

- The Agency, during 1999-2000, will conduct a study to review the pricing of comparable services offered by the private sector. This study will be utilized in the on-going critical review of current services and business strategies of the Agency.

- The Agency will develop a life-cycle costing model to address the current replacement practices of the Agency. Results and recommendations obtained from this analysis will be communicated to all clients.

- During 1999-2000, the Agency will continue to monitor achievements in work tasks and the effectiveness and efficiency of each of its shops. The Agency will initiate a performance review process with shop and District managers, in consultation with District engineers, to give feedback on measured performance of individual shops.

- During 1999-2000, the Agency will continue to monitor and make changes to the Preventative Maintenance program. All client Department vehicles will be added to the enhanced PM program during this period.

- The Agency will study the viability of the mechanical staff entering work order information and time to complete various tasks, directly from the shop work area. A pilot project may be initiated to test the feasibility of this initiative.

- During 1999-2000, the Agency, in conjunction with other users, will continue to explore replacement alternatives for the existing inventory system that is compatible with the new FMS. This new system should incorporate the use of scanner technology. Also the Agency will investigate, subject to a cost/benefit analysis, an enhancement to the new FMS allowing real time work order and time entry by mechanical staff from their actual work areas.

- The Agency will evaluate and purchase, subject to a cost/benefit analysis, an electronic business support system during 1999-2000. This system should allow Agency staff to provide more concise management information to District and shop personnel by combining data from a number of sources.

- The Agency will study the use of casual staffing during 1999-2000. This study will identify the number of days of casual staff currently being utilized, study the impact of using alternate service delivery and make recommendations for the future use of casual help in the shops.

- During 1999-2000 the training co-ordinator will prepare, for Agency management approval, a listing of training needs throughout the province. From an approved list of training initiatives a training calendar will be prepared to address these needs. This document will be distributed to all shops and training will be provided within the guidelines of this document. Future needs for training will also be addressed at this time. All training programs will be co-ordinated with the District Engineers and with personnel in Human Resources Branch of the Department of Transportation.

- Since the initial release of the new enhanced FMS in 1998 the Agency has continued to enhance the system. Areas where the Agency feels that further enhancements are still required, beyond the scope of this Business Plan, are: reports to support the Agency's business; an automated vehicle life cycle costing and replacement module; a tire management module; an integrated FMS accident module; an enhanced interface with the on line government Financial Information System; and enhancements to AFDS. These and other enhancements will be based upon an overall cost benefit analysis to the Agency and improved service delivery to the clients.

- The Agency will continue to provide management development programs to supervisory staff at selected intervals. Needs in this area will be co-ordinated with the District Engineers and with personnel in Human Resources Branch of the Department of Transportation.

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

ADVANCED EDUCATION & LABOUR

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
ASUB	Car - Subcompact	1	110.00	0.09	110.00	0.09
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	4	110.00	0.08	110.00	0.08
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	2	125.00	0.16	125.00	0.16
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	8	105.00	0.14	105.00	0.12
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	1	130.00	0.09	130.00	0.09
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	2	115.00	0.07	115.00	0.07
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	3	205.00	0.25	205.00	0.22
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	8	120.00	0.14	120.00	0.14
FBOT	Trailer - Boat	1	45.00	-	45.00	-
FTGA	Trailer - Tag Along (0-20000 lbs.)	1	25.00	-	25.00	-
FUTL	Trailer - Utility	6	20.00	-	20.00	-
JLNT	Tractor - Lawn	1	20.00	-	20.00	-
JUFT	Tractor - Utility Farm	1	150.00	-	150.00	-
MFKL	Miscellaneous - Forklift	1	25.00	-	25.00	-

AGRICULTURE & RURAL DEVELOPMENT

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	2	100.00	0.05	100.00	0.05
ACOM	Car - Compact	1	100.00	0.07	100.00	0.07
ASUB	Car - Subcompact	1	90.00	0.05	90.00	0.05
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	15	110.00	0.06	110.00	0.06
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	24	120.00	0.06	120.00	0.06
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	6	120.00	0.10	120.00	0.10
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	5	130.00	0.09	130.00	0.09
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	1	150.00	0.17	150.00	0.17
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	2	205.00	0.17	205.00	0.17
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	2	190.00	0.20	190.00	0.20
FUTL	Trailer - Utility	3	75.00	-	75.00	-
JUFT	Tractor - Utility Farm	1	285.00	-	285.00	-

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

ECONOMIC DEVELOPMENT & TOURISM

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	2	460.00	-	460.00	-
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	2	100.00	0.07	100.00	0.07
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	120.00	0.08	120.00	0.08
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	4	120.00	0.10	120.00	0.10
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	150.00	0.14	150.00	0.14
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	4	160.00	0.15	160.00	0.15
JUFT	Tractor - Utility Farm	6	125.00	-	125.00	-
MBEC	Miscellaneous - Beach Cleaner	1	250.00	-	200.00	-

EDUCATION

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	3	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	2	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	7	100.00	0.05	100.00	0.05
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	6	90.00	0.06	90.00	0.06
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	120.00	0.06	120.00	0.06
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	56	135.00	0.12	135.00	0.10
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	2	175.00	0.16	175.00	0.16
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	12	115.00	0.08	115.00	0.08
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	7	215.00	0.20	215.00	0.20
ESBA	School Bus - 1 to 16 Passenger *	2	230.00	0.27	255.00	0.27
ESBB	School Bus - 17 to 35 Passenger *	14	280.00	0.28	305.00	0.28
ESBC	School Bus - 36 to 59 Passenger *	36	295.00	0.26	320.00	0.26
ESBD	School Bus - 60 to 66 Passenger *	5	335.00	0.38	360.00	0.38
ESBE	School Bus - 67 to 72 Passenger *	1087	265.00	0.24	290.00	0.24
ESBF	School Bus - 73 to 84 Passenger *	50	445.00	0.55	470.00	0.55

* The insurance chargeback was removed from the proposed fixed rate and will be billed seperately.

ENVIRONMENT

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	4	115.00	0.08	115.00	0.08
ASUB	Car - Subcompact	1	95.00	0.06	95.00	0.06
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	16	130.00	0.08	130.00	0.08
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	9	135.00	0.07	130.00	0.06
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	1	130.00	0.08	125.00	0.07
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	1	135.00	0.09	125.00	0.07
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	145.00	0.13	145.00	0.13
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	2	130.00	0.08	125.00	0.07

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

EXECUTIVE COUNCIL OFFICE

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-

FINANCE

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	8	90.00	0.05	90.00	0.05

FISHERIES & AQUACULTURE

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	1	115.00	0.10	115.00	0.10
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	6	140.00	0.11	130.00	0.11
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	1	135.00	0.08	120.00	0.08
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	6	140.00	0.10	120.00	0.10
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	1	150.00	0.14	150.00	0.14

HEALTH & COMMUNITY SERVICES

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	2	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	2	100.00	0.05	100.00	0.05
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	1	100.00	0.07	85.00	0.06
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	1	155.00	0.10	155.00	0.08

HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	2	110.00	0.10	110.00	0.10

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

INTERGOVERNMENTAL & ABORIGINAL AFFAIRS

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-

JUSTICE

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	1	80.00	0.05	80.00	0.05

LEGISLATIVE ASSEMBLY - AUDITOR GENERAL

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-

LEGISLATIVE ASSEMBLY - OMBUDSMAN

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-

MUNICIPALITIES, CULTURE & HOUSING

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	5	80.00	0.10	80.00	0.10
ASUB	Car - Subcompact	1	110.00	0.11	110.00	0.11
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	13	120.00	0.10	120.00	0.09
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	2	135.00	0.11	135.00	0.11
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	29	135.00	0.12	130.00	0.12
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	11	120.00	0.10	115.00	0.07
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	125.00	0.10	125.00	0.10
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	4	155.00	0.21	155.00	0.19
CBKM	Heavy Truck - Bookmobile	4	275.00	0.16	260.00	0.15
CFTB	Heavy Truck - Fire Tanker	1	50.00	-	50.00	-
FBOT	Trailer - Boat	1	40.00	-	40.00	-
FUTL	Trailer - Utility	9	45.00	-	40.00	-
JUFT	Tractor - Utility Farm	2	250.00	-	250.00	-

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

NATURAL RESOURCES & ENERGY

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	2	460.00	-	460.00	-

OFFICE OF THE PREMIER

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXE	Car - Executive Assistant	3	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Car - Intermediate	1	115.00	0.07	115.00	0.07

SOLICITOR GENERAL

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
ACOM	Car - Compact	1	145.00	0.11	145.00	0.11
AFUL	Car - Full Size	11	195.00	0.11	195.00	0.11
AINT	Car - Intermediate	5	120.00	0.08	110.00	0.08
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	44	160.00	0.08	155.00	0.07
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	4	100.00	0.05	100.00	0.05
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	9	145.00	0.08	145.00	0.08
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	145.00	0.10	145.00	0.08
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	9	235.00	0.13	235.00	0.13
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	1	235.00	0.26	235.00	0.26
C42A	Heavy Truck - 4 X 2 10001-25000 lbs	1	290.00	0.33	280.00	0.32
FBOT	Trailer - Boat	1	50.00	-	50.00	-
JCRT	Tractor - Crawler	1	35.00	6.50	35.00	6.50
JFMT	Tractor - Farm-Mower	2	150.00	8.25	150.00	8.25
JLNT	Tractor - Lawn	1	85.00	-	85.00	-

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

SUPPLY & SERVICES

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	1	460.00	-	460.00	-
ACOM	Car - Compact	2	110.00	0.09	110.00	0.09
AINT	Car - Intermediate	6	110.00	0.06	110.00	0.06
ASUB	Car - Subcompact	1	80.00	0.06	80.00	0.06
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	15	95.00	0.06	95.00	0.06
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	1	110.00	0.16	110.00	0.14
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	1	140.00	0.09	110.00	0.09
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	1	110.00	0.15	110.00	0.11
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	3	115.00	0.14	115.00	0.14
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	140.00	0.19	120.00	0.19
FUTL	Trailer - Utility	1	40.00	-	40.00	-
JFEL	Tractor - Front End Loader	1	355.00	33.00	355.00	33.00
JUFT	Tractor - Utility Farm	1	175.00	-	175.00	-

TRANSPORTATION

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
AEXD	Car - Deputy Minister	2	315.00	-	315.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Car - Minister	3	460.00	-	460.00	-
ACOM	Car - Compact	1	135.00	0.07	135.00	0.07
AFUL	Car - Full Size	5	195.00	0.10	195.00	0.10
AINT	Car - Intermediate	6	130.00	0.06	130.00	0.06
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	186	160.00	0.08	155.00	0.07
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	2	135.00	0.08	135.00	0.08
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	30	170.00	0.11	165.00	0.11
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	6	205.00	0.17	205.00	0.17
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	16	225.00	0.17	225.00	0.17
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	6	205.00	0.16	205.00	0.16
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	155	185.00	0.16	180.00	0.15
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	2	270.00	0.18	260.00	0.16
C42A	Heavy Truck - 4 X 2 10001-25000 lbs	2	770.00	0.43	760.00	0.43
C42B	Heavy Truck - 4 X 2 25001-28000 lbs	5	510.00	0.45	500.00	0.44
C42C	Heavy Truck - 4 X 2 28001-36000 lbs	34	800.00	0.91	790.00	0.87
C42H	Heavy Truck - 4 X 2 28001-36000 lbs ALL-S	21	1,080.00	0.91	1,070.00	0.87
C44D	Heavy Truck - 4 X 4 36001-44000 lbs	12	695.00	1.55	685.00	1.55
C44E	Heavy Truck - 4 X 4 44001-60000 lbs	29	735.00	2.10	725.00	2.10
C62E	Heavy Truck - 6 X 2 44001-60000 lbs	15	1,005.00	0.81	995.00	0.77
C62H	Heavy Truck - 6 X 2 44001-60000 lbs ALL SE	122	1,285.00	0.81	1,275.00	0.77
C64E	Heavy Truck - 6 X 4 44001-60000 lbs	10	790.00	0.47	770.00	0.43
C64H	Heavy Truck - 6 X 4 44001-60000 lbs ALL SE	193	1,070.00	0.47	1,050.00	0.43
D64A	Grader - 6 X 4 100-125 HP	6	950.00	24.00	950.00	24.00
D64B	Grader - 6 X 4 126-150 HP	26	1,250.00	29.25	1,250.00	29.25
D64C	Grader - 6 X 4 151-200 HP	48	1,000.00	19.50	975.00	19.50

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY
1999-2000 Chargeback Rates by Department

TRANSPORTATION (continued)

Rate Class	Description of Asset	Units	Proposed Fixed	Proposed Variable	Current Fixed	Current Variable
FBNK	Trailer - Bunk	5	120.00	-	120.00	-
FBOT	Trailer - Boat	2	40.00	-	40.00	-
FBRG	Trailer - Bridge	4	235.00	-	235.00	-
FCOK	Trailer - Cook	4	520.00	-	520.00	-
FLAB	Trailer - Laboratory	22	275.00	-	275.00	-
FLBD	Trailer - Low Bed	4	115.00	-	115.00	-
FOFF	Trailer - Office	39	90.00	-	90.00	-
FSGN	Trailer - Sign Pole	1	570.00	-	570.00	-
FTGB	Trailer - Tag Along 20001-40000 lbs	32	300.00	-	300.00	-
FUTL	Trailer - Utility	19	35.00	-	35.00	-
FVAC	Trailer - Vacuum	1	100.00	-	100.00	-
FWSH	Trailer - Wash	4	160.00	-	160.00	-
GLOM	Snow Blower - Loader Mounted	8	570.00	45.00	570.00	45.00
GTRM	Snow Blower - Truck Mounted	6	520.00	60.00	520.00	60.00
HCHP	Spreader - Chip	5	1,625.00	-	1,625.00	-
HSSA	Spreader - Sand & Salt ALL SEASON DUMP	350	280.00	-	280.00	-
HSSD	Spreader - Sand & Salt Dual Dump	1	400.00	-	400.00	-
HSSH	Spreader - Sand & Salt Hopper	72	135.00	-	135.00	-
JBHL	Tractor - Backhoe Loader	67	595.00	16.40	595.00	16.40
JFEL	Tractor - Front End Loader	14	575.00	16.50	575.00	16.50
JFMT	Tractor - Farm-Mower	16	350.00	27.35	350.00	27.35
JLNT	Tractor - Lawn	6	55.00	-	55.00	-
KSSB	Roller - Static Steel 2-6 T	15	170.00	9.25	170.00	9.25
KSSC	Roller - Static Steel 7-12 T	1	100.00	9.00	100.00	9.00
KVMA	Roller - Vibratory Manual 1-2 T	3	105.00	12.90	105.00	12.90
KVRC	Roller - Vibratory Rubber 7-12 T	4	410.00	29.00	410.00	29.00
L42A	Boom Truck - 4 X 2 10001-25000 lbs	7	450.00	0.37	450.00	0.37
L42B	Boom Truck - 4 X 2 25001-28000 lbs	4	510.00	0.37	510.00	0.37
L62D	Boom Truck - 6 X 2 36001-44000 lbs	3	440.00	0.45	435.00	0.40
L62E	Boom Truck - 6 X 2 44001-60000 lbs	8	800.00	0.55	790.00	0.50
L64E	Boom Truck - 6 X 4 44001-60000 lbs	1	490.00	0.65	490.00	0.65
MASH	Miscellaneous - Asphalt Heater	1	590.00	-	590.00	-
MASR	Miscellaneous - Asphalt Recycler	1	30.00	-	30.00	-
MAST	Miscellaneous - Asphalt Tank	1	200.00	-	200.00	-
MCHP	Miscellaneous - Chipper	1	620.00	-	620.00	-
MCOM	Miscellaneous - Air Compressor	7	50.00	6.50	50.00	6.50
MDIS	Miscellaneous - Distributor Asphalt	9	445.00	0.80	445.00	0.80
MFKL	Miscellaneous - Forklift	2	80.00	-	80.00	-
MGRS	Miscellaneous - Guide Rail Straightener	1	90.00	-	90.00	-
MHTR	Miscellaneous - Asphalt Heater	14	90.00	10.00	85.00	7.50
MHWS	Miscellaneous - Highway Weigh Scales	1	900.00	-	900.00	-
MMCB	Miscellaneous - Mobile Crane 26-30 T	1	600.00	32.00	600.00	32.00
MPMP	Miscellaneous - Water Pumps 2-6 IN	2	20.00	9.60	20.00	9.60
MPRO	Miscellaneous - Profilograph	1	290.00	-	290.00	-
MSCP	Miscellaneous - Screening Plant	1	80.00	-	80.00	-

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY

Impact of 1999-2000 Rate Adjustments by Department

Department Name	(1) Units	(2) 1999-2000 Total Fixed & Variable Charges	(3) % of Total Charges	(4) 1998-1999 Total Fixed & Variable Charges	(5)=(2)-(4) Increase (Decrease)	(6) Central Salary Adjustment	(7)=(5)+(6) Net Increase (Decrease)	(8)=(7)/(4) % Change
ADVANCED EDUCATION & LABOUR	43	$145,708.28	0.35%	$143,339.57	$2,368.71	($535.00)	$1,833.71	1.28%
AGRICULTURE & RURAL DEVELOPMENT	80	$345,091.73	0.82%	$343,891.73	$1,200.00	($1,200.00)	$0.00	0.00%
ECONOMIC DEVELOPMENT & TOURISM	24	$74,967.94	0.18%	$74,367.94	$600.00	$0.00	$600.00	0.81%
EDUCATION *	1292	$15,847,695.14	37.74%	$15,713,106.40	$134,588.74	($54,530.00)	$80,058.74	0.51%
ENVIRONMENT	39	$192,524.09	0.46%	$187,982.30	$4,541.79	($680.00)	$3,861.79	2.05%
EXECUTIVE COUNCIL OFFICE	4	$19,560.00	0.05%	$19,560.00	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
FINANCE	11	$47,020.17	0.11%	$47,020.17	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
FISHERIES & AQUACULTURE	18	$93,520.72	0.22%	$91,180.72	$2,340.00	$0.00	$2,340.00	2.57%
HEALTH & COMMUNITY SERVICES	9	$30,245.47	0.07%	$29,402.25	$843.22	$0.00	$843.22	2.87%
HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT	5	$16,902.00	0.04%	$16,902.00	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
INTERGOVERNMENTAL & ABORIGINAL AFFAIRS	5	$23,340.00	0.06%	$23,340.00	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
JUSTICE	6	$27,302.20	0.07%	$27,302.20	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
LEGISLATIVE ASSEMBLY - AUDITOR GENERAL	1	$3,780.00	0.01%	$3,780.00	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
LEGISLATIVE ASSEMBLY - OMBUDSMAN	1	$3,780.00	0.01%	$3,780.00	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
MUNICIPALITIES, CULTURE & HOUSING	86	$406,227.99	0.97%	$391,927.35	$14,300.64	($1,525.00)	$12,775.64	3.26%
NATURAL RESOURCES & ENERGY	5	$24,300.00	0.06%	$24,300.00	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
OFFICE OF THE PREMIER	2	$9,999.29	0.02%	$9,999.29	$0.00	$0.00	$0.00	0.00%
SOLICITOR GENERAL	94	$686,585.83	1.63%	$664,852.07	$21,733.76	($2,500.00)	$19,233.76	2.89%
SUPPLY & SERVICES	37	$148,378.69	0.35%	$147,061.41	$1,317.28	($525.00)	$792.28	0.54%
TRANSPORTATION	1716	$23,850,310.97	56.79%	$23,221,925.01	$628,385.96	($84,115.00)	$544,270.96	2.34%
TOTAL:	3478	$41,997,240.51	100.00%	$41,185,020.41	$812,220.10	($145,610.00)	$666,610.10	1.62%

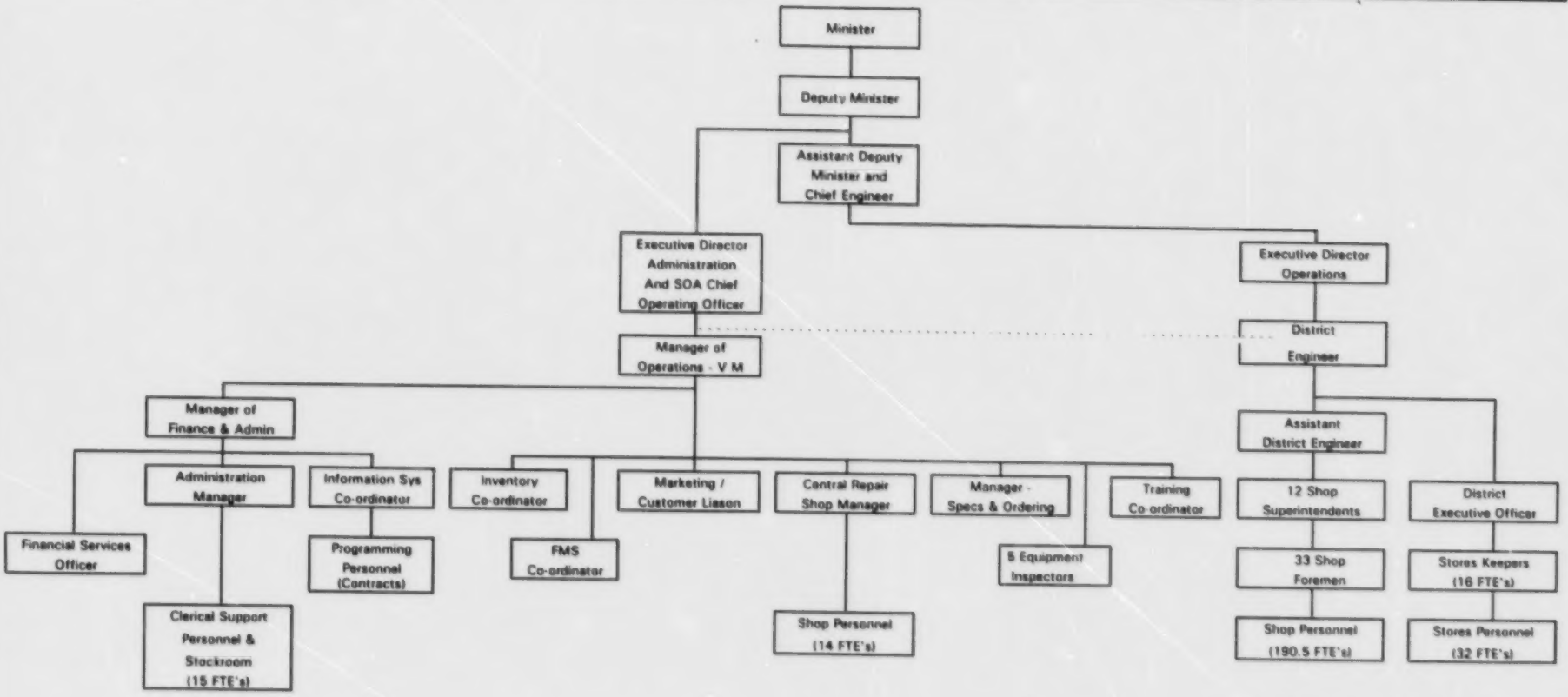
NOTES: The data in APPENDIX 8 reflects the impact of rate adjustments on "full service" assets only. It does not include revenue from alternate billing clients, capital cost chargebacks (see APPENDIX 9) and chargebacks for leased vehicles. We have assumed each department will use the same number of assets, travel the same number of kilometres and use the same amount of fuel as in the last fiscal year (1997/98).

* - Data contains insurance chargebacks for comparison purposes only and will be billed separately in future years.

ESTIMATED 1999-00 INCREASES IN CAPITAL COST CHARGEBACKS

DEPARTMENT	ESTIMATED 1998-99 CHARGEBACK	ESTIMATED CHARGE-BACK INCREASE	ESTIMATED 1999-00 CHARGEBACK
Advanced Education & Labour	$ 79,400.00	$6,200	$85,600
Agriculture	221,300	13,000	234,300
Economic Development & Tourism	41,800	23,700	65,500
Education	5,025,400	182,700	5,208,100
Environment	97,600	10,600	108,200
Executive Council	11,200	4,700	15,900
Finance	39,100	6,300	45,400
Fisheries	42,300	12,000	54,300
Health & Community Services	21,400	200	21,600
Human Resources Development	12900	0	12,900
Intergovernmental Affairs	13,400	0	13,400
Justice	17,200	0	17,200
Legislative Assembly - Ombudsman	7,500	0	7,500
Municipalities Culture & Housing	161,000	26,100	187,100
Natural Resources & Energy	1,350,200	305,100	1,655,300
Office of the Premier	21,660	(8,560)	13,100
Solicitor General	289,250	35,950	325,200
Supply & Services	84,390	14,910	99,300
Transportation	4,507,000	343,100	4,850,100
Total Capital Cost Chargebacks	**$ 12,044,000**	**$976,000**	**$13,020,000**

ORGANIZATION CHART FOR THE VEHICLE MANAGEMENT AGENCY



Funding is also provided for District clerical support staff involved in processing transactions related to Vehicle Management operations. (23.5 FTE's)

NOTES:

(i) Shaded boxes are not included in the positions funded within SOA

(ii) Total FTE's within scope of SOA = 353

Plan opérationnel de 1999 à 2003

Agence de gestion des véhicules

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick

Septembre 1998

New Nouveau Brunswick

PLAN OPÉRATIONNEL

1.0 RÉSUMÉ 2

1.1 INTRODUCTION 2
1.2 BUT DU PLAN OPÉRATIONNEL 2
1.3 PRINCIPAUX REPÈRES ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS 2
1.4 FINANCEMENT 3

2.0 INTRODUCTION ET HISTORIQUE DE L'AGENCE 4

2.1 PERSPECTIVE HISTORIQUE 4
2.2 CLIENTS ET IMPORTANCE DU PARC DE VÉHICULES 4
2.3 PERSONNEL ET INSTALLATIONS DE L'AGENCE 5

3.0 CADRE STRATÉGIQUE 7

3.1 ÉNONCÉ DE MISSION 7
3.2 PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT 7
3.3 OBJECTIFS DE FONCTIONNEMENT 7
3.4 FACTEURS ESSENTIELS AU SUCCÈS 8
3.5 ENGAGEMENT DU CLIENT 8

4.0 PLAN OPÉRATIONNEL PONCTUEL 9

4.1 INTRODUCTION AU PLAN OPÉRATIONNEL 9
4.2 GESTION DES INSTALLATIONS 9
4.3 GESTION OPÉRATIONNELLE 10
4.4 TECHNOLOGIE DES SYSTÈMES 12
4.5 GESTION DES RESSOURCES HUMAINES 14
4.6 GESTION FINANCIÈRE 16

ANNEXE 1 PRÉVISIONS FINANCIÈRES DÉTAILLÉES DE QUATRE ANS
ANNEXE 2 ÉTATS FINANCIERS HISTORIQUES DE CINQ ANS
ANNEXE 3 DIAGRAMMES INDIQUANT L'ÂGE DU PARC DES VÉHICULES
ANNEXE 4 CARTE PRÉSENTANT LES EMPLACEMENTS DES INSTALLATIONS
ANNEXE 5 RÉSUMÉ DES ENGAGEMENTS D'ACHAT PAR MINISTÈRE
ANNEXE 6 RÉSUMÉ DES MESURES PAR ANNÉE
ANNEXE 7 RÉTROFACTURATION PROPOSÉE POUR 1999-2000
ANNEXE 8 IMPACT DES CHANGEMENTS DES TAUX PAR MINISTÈRE
ANNEXE 9 AUGMENTATION PRÉVUE DE LA RÉTROFACTURATION POUR LES COÛTS D'IMMOBILISATIONS
ANNEXE 10 ORGANIGRAMME

1.0 RÉSUMÉ

1.1 INTRODUCTION

L'Agence de gestion des véhicules (appelée l'Agence) a préparé le présent plan opérationnel pour l'exercice financier 1999-2000. Il s'agit du cinquième plan opérationnel préparé par l'Agence depuis l'approbation de sa Charte en mai 1995.

1.2 BUT DU PLAN OPÉRATIONNEL

Le Plan opérationnel a été préparé pour les raisons suivantes :

- Documenter la mission, les principes et les objectifs de fonctionnement de l'Agence, ainsi que ses plans d'action pour l'exercice financier 1999-2000.
- Établir des normes de rendement que la direction et les autres intervenants peuvent utiliser pour mesurer l'Agence de façon objective.
- Définir les changements proposés par l'Agence pour exécuter son mandat.
- Expliquer le barème des taux de rétrofacturation des véhicules pour 1999-2000.

1.3 POINTS REPÈRES ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS

Les résultats de l'Agence seront mesurés contre les points repères suivants pour 1999-2000 :

- Les efforts de l'Agence seront axés sur l'amélioration des services à la clientèle. L'Agence pourra ainsi adapter ses services aux besoins opérationnels de chaque ministère-client.
- Les changements importants amorcés dans le programme de remplacement des véhicules, seront maintenus dans le présent plan opérationnel. En 1999-2000, ce programme visera encore à apporter des changements au moment des achats des véhicules pour mieux répondre aux besoins de tous les clients. Comme l'indique le tableau suivant, on prévoit que la valeur comptable de l'équipement pourrait augmenter de 43,4 millions de dollars en avril 1996 à environ 83,8 millions de dollars d'ici mars 2003, ce qui augmentera la valeur de l'avoir du gouvernement.

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Valeur comptable au 1er avril	43,4 $	52,2 $	59,0 $	64,6 $	69,0 $	74,1 $	78,9 $
Ajouter les achats	17,7 $	17,2 $	17,7 $	17,4 $	19,2 $	19,9 $	20,7 $
Moins amortissement	<8,9 $>	<10,4 $>	<12,1 $>	<13,0 $>	<14,1 $>	<15,1 $>	<15,8 $>
Valeur comptable au 31 mars	52,2 $	59,0 $	64,6 $	69,0 $	74,1 $	78,9 $	83,8 $

- Un résumé des mesures visant à atteindre ces résultats en 1999-2000 est fourni à l'Annexe 6.

1.4 FINANCEMENT

Les fonds en capital et les fonds d'exploitation proviendront du recouvrement des ministères-clients, de la vente de l'équipement périmé ou excédentaire, des excédents enregistrés par l'Agence pour les activités précédentes, et d'une subvention de capital du gouvernement, qui diminue constamment. Les excédents enregistrés au cours d'un exercice financier feront partie du financement de l'Agence pour le prochain exercice financier.

L'Agence utilisera la comptabilité des immobilisations et présentera des dépenses d'amortissement, par rapport aux véhicules et à l'équipement, dans ses états financiers, de nouveau dans l'exercice financier 1999-2000.

L'état des résultats financiers escomptés (recettes et dépenses prévues) pour le présent Plan opérationnel de 1999-2003 présente ce qui suit :

Résumé des résultats financiers escomptés (milliers de dollars)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Total des recettes	62 441,5 $	63 820,0 $	65 724,5 $	67 457,3 $
Total des dépenses	60 497,8 $	61 874,0 $	63 939,5 $	65 552,3 $
Recettes nettes	1 943,7 $	1 946,0 $	1 785,0 $	1 905,0 $
Recettes nettes - reformulées*	<361,3> $	<1 100,0> $	<2 100,0> $	<3 100,0> $

* Les chiffres reformulés présentent les résultats nets de l'Agence selon les conventions comptables de la province, qui ne reconnaissent pas la comptabilité des immobilisations. Les recettes nettes deviennent une perte, étant donné que la province ne reconnaît pas l'avoir accumulé sous forme d'une augmentation de la valeur du parc de véhicules.

Nous examinerons les solutions de rechange suivantes pour faire face au déficit; adoption de la comptabilité des immobilisations par le gouvernement, ou augmentation de la rétrofacturation aux clients, conservation d'une partie de la subvention de capital, augmentation des recettes des autres provenances, réalisation d'efficacités de fonctionnement ou regroupement de ces solutions.

2.0 INTRODUCTION ET HISTORIQUE DE L'AGENCE

2.1 PERSPECTIVE HISTORIQUE

Avant 1984, chaque ministère du gouvernement se procurait ses propres véhicules et son propre équipement. Des fonds étaient attribués au budget de chaque ministère pour l'exploitation et le remplacement des véhicules.

Au début des années 1980, le gouvernement a entamé une étude afin de trouver la méthode la plus efficiente et la plus efficace par rapport aux coûts pour répondre aux besoins de tous les ministères du gouvernement en matière de transport. Cette étude a révélé que tous les ministères réaliseraient des économies et des avantages substantiels, si un seul ministère du gouvernement était chargé de la fourniture des véhicules et des services connexes.

En 1984, le Conseil de gestion a établi une direction de gestion des véhicules au sein du ministère des Transports. La nouvelle direction, la Gestion des véhicules, s'est vu confier l'achat, la réparation, l'approvisionnement en carburants et la cession des véhicules et des autobus scolaires utilisés par les ministères du gouvernement des Parties 1 et 2 des services publics, sauf le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie.

Durant la période de 1984 à 1998, le gouvernement a économisé plusieurs millions de dollars par année, ce qui représente des économies substantielles. Ces économies ont pu être réalisées grâce au lancement d'appels d'offres pour l'approvisionnement en carburants et l'acquisition de véhicules, pour l'obtention des pièces et des services, en vertu de la *Loi sur les achats publics*, et grâce aux efficacités opérationnelles qui ont été réalisées.

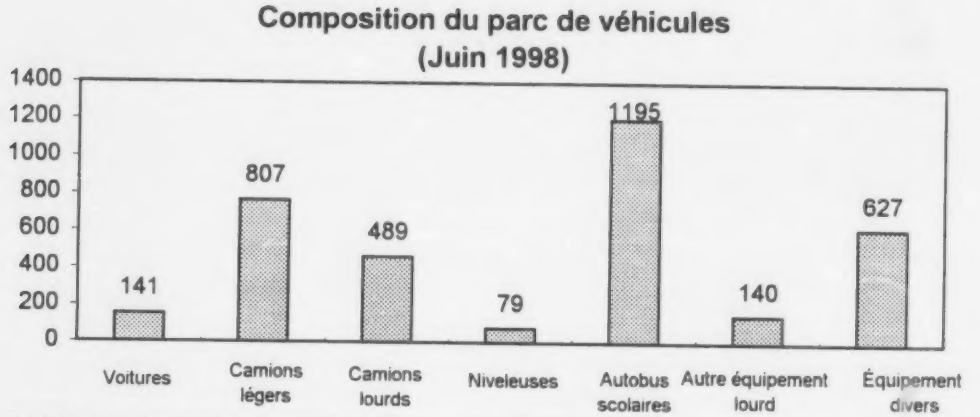
De 1984 à 1991, des fonds de capital suffisants ont été fournis à la Gestion des véhicules pour l'achat des véhicules du parc. Pendant la période de 1991 à 1995, la Gestion des véhicules a subi une réduction importante des fonds de remplacement de capital pour les véhicules (voir Figure 2 dans la Partie 4.6.1). Ce manque de fonds a entraîné un vieillissement considérable du parc des véhicules, des coûts de réparation accrus et une fiabilité réduite des véhicules pour les clients.

À la suite d'un effort entrepris à la fin de 1994, par le ministère des Finances et le ministère des Transports, il a été recommandé au gouvernement d'établir la Direction de gestion des véhicules en tant qu'organisme de service spécial. Le gouvernement a approuvé une Charte constituant la Gestion des véhicules en organisme de service spécial en mai 1995. Cette agence a permis au gouvernement de se pencher sur le problème actuel du remplacement des véhicules et d'améliorer davantage les opérations à l'avenir.

2.2 CLIENTS ET IMPORTANCE DU PARC DE VÉHICULES

Survol du parc de véhicules

L'Agence a actuellement le mandat entre autres de fournir une gamme complète de services de véhicules à 20 ministères-clients. Ces derniers utilisent environ 3 500 véhicules pour offrir des services du gouvernement au public. Un résumé de la composition du parc de véhicules est présenté ci-dessous et une liste de tous les clients figure à l'Annexe 5.



Autres clients de l'Agence

L'Agence est chargée de remplacer (acquisition des véhicules et cession des véhicules) 590 véhicules (voitures, camions légers et camions-citernes) exploités par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et de fournir le carburant à ce ministère.

En 1997-1998 et de nouveau en 1998-1999, l'Agence a conclu un bail de cinq ans pour fournir un certain nombre de camions-citernes à certains districts de services locaux (DSL), par l'entremise du ministère des Municipalités et de l'Habitation. Tous les coûts associés à la location sont récupérés auprès de ces districts de services locaux.

En 1999-2000, l'Agence continuera de fournir, à la Société d'Énergie du Nouveau-Brunswick, des carburants, certaines pièces, des liquides et des lubrifiants pour son parc de véhicules.

2.3 PERSONNEL ET INSTALLATIONS

L'Agence offre ce service par l'entremise d'un organisme centralisé de gestion des véhicules et d'un certain nombre d'ateliers de réparation et de sites d'approvisionnement en carburants, qui comprennent 353 ETF, et qui sont situés dans les différentes régions de la province.

L'Agence a un volet opérationnel et un volet des services de soutien qui comprennent les services administratifs, le soutien financier et les systèmes d'information.

Les opérations de l'Agence offrent aussi des services relativement à l'achat, à l'entretien et à la cession des véhicules. Ce volet comprend un groupe de gestion centralisé et des services de réparation des véhicules fournis à 31 endroits du ministère des Transports dans les différentes régions de la province. Les installations de réparation décentralisées établissent le calendrier des travaux qui doivent être effectués par des fournisseurs externes. Elles offrent des pièces de rechange, effectuent des réparations

et fournissent les pièces pour les véhicules des clients et font la collecte et l'entrée d'information concernant chaque réparation dans le système informatisé de gestion du parc de véhicules (SGPV).

Les ingénieurs régionaux du ministère des Transports ont l'autorité déléguée de gérer sur une base quotidienne l'exploitation des ateliers, conformément aux directives, aux normes et aux modalités établies par l'Agence de gestion des véhicules. L'ingénieur régional fait rapport à l'administrateur général relativement aux décisions fonctionnelles des ateliers qui ont des répercussions sur les normes de rendement de l'Agence.

Les services de soutien remplissent diverses fonctions. Ces fonctions comprennent l'établissement et le contrôle des budgets, les comptes créditeurs, l'utilisation du système de suivi et de présentation des rapports pour les véhicules en service, la facturation et les comptes débiteurs pour l'utilisation des véhicules, l'établissement des taux de rétrofacturation, le contrôle du système d'approvisionnement en carburants (Computrol) et les cartes de crédit de toutes les principales compagnies de carburant, l'assurance et le règlement des demandes d'indemnité ainsi que l'attribution de tous les véhicules aux clients. Le personnel de cette unité produit des états mensuels des dépenses et des recettes, distribue des cartes de gestion des véhicules et fournit des rapports spéciaux à la direction et aux clients au besoin. Cette unité de travail exerce aussi une fonction de contrôle et de suivi sur une base décentralisée pour tous les magasins, les stocks et les achats auprès des fournisseurs.

L'administrateur général qui fait rapport au sous-ministre du ministère des Transports gère les opérations quotidiennes de l'Agence. L'Agence réagit également aux recommandations d'un Conseil consultatif composé de représentants des ministères-clients.

3.0 CADRE STRATÉGIQUE

3.1 ÉNONCÉ DE MISSION

Voici l'énoncé de mission de l'Agence de gestion des véhicules :

« Offrir les services de gestion et d'entretien du parc de véhicules au gouvernement, sur une base économique et selon les normes établies, afin de permettre aux clients d'offrir des services de qualité au public. »

Le Plan opérationnel contient les mesures stratégiques qui appuieront cet énoncé de mission et assureront une orientation et une direction pour le prochain exercice financier et pour les années à venir.

3.2 PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

L'énoncé de mission de l'Agence de gestion des véhicules repose sur les principes suivants :

- Offrir dans un délai raisonnable, un très bon service d'approvisionnement, d'entretien et de cession des véhicules qui permet aux clients d'offrir leurs services au public de façon efficace et efficiente.
- Atteindre la viabilité financière à long terme relativement à l'achat et à l'entretien des véhicules et de l'équipement, grâce à une organisation axée sur les résultats.
- Assurer une opération axée sur les services aux clients qui est innovatrice et concurrentielle et qui répond aux besoins des clients.
- Fonctionner de façon conforme aux normes environnementales et de sécurité établies par la législation.

3.3 OBJECTIFS DE FONCTIONNEMENT

Les principes et l'énoncé de mission de l'Agence reposent sur les objectifs de fonctionnement suivants. Ceux-ci constituent une ligne directrice qui aident les gestionnaires à veiller au fonctionnement quotidien de leur secteur. Le présent plan opérationnel a été établi en fonction de ces objectifs.

- Fonctionner de façon conforme aux désirs du gouvernement de fournir un service de qualité à la population, en appliquant les meilleures méthodes de l'industrie.
- Renouveler le parc de véhicules et d'équipement et réduire les coûts d'exploitation par le remplacement optimal des véhicules et par des méthodes de réparation efficaces et efficientes.
- Assurer l'approvisionnement et l'entretien des véhicules ainsi que des services consultatifs qui garantissent la valeur optimale de l'argent investi.

- Prendre des mesures pour devenir entièrement autosuffisante selon ce qui est déterminé par le Plan opérationnel.

- S'employer à améliorer le rendement dans tous les secteurs d'opération.

- Maintenir une main-d'oeuvre compétente, efficace et habilitée et offrir une formation et du perfectionnement pour que les objectifs et les engagements de l'Agence soient respectés.

3.4 FACTEURS ESSENTIELS AU SUCCÈS

Cinq stratégies axées sur les clients, qui sont essentielles au succès à long terme de l'Agence, ont été choisies pour orienter les changements :

- Offrir des services de bonne qualité qui répondent aux besoins des clients de façon efficace par rapport au coût.

- Fournir des véhicules de remplacement qui répondent aux besoins du client.

- Maintenir la confiance des intervenants dans la capacité de l'Agence d'avoir un bon rendement et d'être choisie par tous les ministères du gouvernement pour pourvoir à leurs besoins en matière de véhicules.

- Atteindre la viabilité à long terme.

- Fonctionner sur une base de consultation auprès des intervenants et des partenaires de l'Agence.

3.5 ENGAGEMENT DU CLIENT

Les services dispensés actuellement aux ministères du gouvernement continueront d'être offerts sur une base obligatoire jusqu'au 31 mars 2000. Dès le 1er avril 2000, sous réserve de l'approbation du Conseil de gestion, les ministères du gouvernement pourront passer des contrats directement avec le secteur privé, ou maintenir leurs relations actuelles avec l'Agence de gestion des véhicules selon le montant global qu'il en coûtera au gouvernement.

4.0 PLAN OPÉRATIONNEL PONCTUEL

4.1 INTRODUCTION AU PLAN OPÉRATIONNEL

Le présent Plan opérationnel vise à aborder les changements opérationnels prévus pour l'exercice financier de 1999-2000 et les années à venir. Les buts du plan sont les suivants :

- Documenter les buts, les objectifs et les plans d'action de l'Agence pour l'exercice financier 1999-2000.
- Établir les normes de rendement que les cadres du Ministère et les autres intervenants peuvent utiliser pour mesurer l'Agence de façon efficace.
- Définir les changements proposés dans les secteurs de la gestion des installations, de la gestion des opérations, de la technologie des systèmes, de la gestion des ressources humaines, de la gestion financière, et présenter les prévisions financières pour une période de quatre ans.
- Expliquer le barème des taux de rétrofacturation des véhicules pour 1998-1999.

4.2 GESTION DES INSTALLATIONS

Installations d'approvisionnement en carburants

On compte actuellement 101 sites d'approvisionnement en carburants dont la gestion est déléguée aux ingénieurs régionaux, et qui sont situés à des endroits stratégiques pour répondre aux besoins de tous les clients. Des 101 sites, 49 sont munis du système de carte d'accès (Computrol) pour les produits diesel ou l'essence. Bon nombre des 48 sites sont accessibles aux clients 24 heures sur 24. Tous les sites dispensent ensemble environ 22 millions de litres de produit annuellement. De plus, l'Agence achète environ 7 millions de litres de carburant du secteur privé à des escomptes allant de 2 p. 100 à 5 p. 100 par rapport au prix à la pompe. Les économies entre le carburant dispensé par les sites de carburant de l'Agence et celui acheté du secteur privé sont en moyenne de 0,08 $ le litre.

La plupart des sites d'approvisionnement en carburants ont été améliorés pour répondre aux règlements plus rigoureux sur l'environnement adoptés afin de réglementer le stockage et la distribution des produits de carburant. L'évaluation et la surveillance des sites sont effectuées sur une base continue pour garantir que les sites d'approvisionnement en carburants sont acceptables sur le plan environnemental. Le personnel évaluera les coûts du maintien des sites d'approvisionnement en carburants qui seront désignés en vue d'améliorations ou d'opérations de nettoyage à la suite de déversement de produits. Chaque site sera évalué quant à la faisabilité du maintien de ses opérations en fonction du volume des produits distribués, de son impact sur l'environnement et de son caractère pratique pour les clients. Les sites d'approvisionnement en carburants d'un volume plus élevé seront suivis de façon constante et évalués pour déterminer l'endroit où il faudrait établir le système de carte d'accès (Computrol) afin de mieux servir les clients. Dans tous les cas, l'Agence s'efforcera de protéger l'environnement tout en offrant des sites d'approvisionnement en carburants économiques.

Installations de réparation :

Actuellement, on compte 31 ateliers de réparation qui fonctionnent dans l'ensemble de la province (voir Annexe 4 - carte présentant l'emplacement des ateliers). Certains ateliers plus importants offrent une gamme complète de services, depuis les travaux d'entretien habituels jusqu'aux grands travaux, tandis que d'autres sont limités aux travaux d'entretien généraux. Quelques ateliers, offrent des services de réparation des véhicules (carrosserie). Des services de réparation spécialisés, y compris la réparation des vitres, les travaux sur le système d'échappement de certains véhicules, l'ajustage de l'avant-train, la réparation des transmissions automatiques, les réparations du revêtement et certains travaux sur les contrôles électroniques des véhicules plus récents, sont souvent effectués par des fournisseurs privés.

Actuellement, l'emplacement de la plupart des ateliers convient pour répondre aux besoins des clients servis par l'Agence. Si les clients n'ont pas accès à des services adéquats, l'Agence continuera d'obtenir des services et des pièces de fournisseurs du secteur privé par des négociations ou des appels d'offres.

La Direction de l'entretien et de la circulation du ministère des Transports fournit de l'espace d'atelier à l'Agence. Le taux de location est basé sur le coût par mètre carré. Le taux couvre les dépenses de l'entretien général, du chauffage, de l'éclairage, de l'eau et des égouts, de téléphone et autres. Les taux actuels ne paient pas le coût en capital ni l'intérêt sur les fonds empruntés pour remplacer les installations qui appartiennent au gouvernement. Pendant l'exercice financier 1999-2000, on prévoit que l'Agence paiera environ 2,3 millions de dollars pour la location d'espace.

L'Agence continuera de suivre les dossiers environnementaux relatifs aux activités des ateliers pour s'assurer que tout est mis en oeuvre afin de protéger l'environnement, tout en offrant des services concurrentiels à tous les clients. Les dossiers sont examinés périodiquement, notamment l'élimination sécuritaire des produits d'huile usée, l'enlèvement et l'élimination sécuritaire des liquides de nettoyage, l'utilisation des séparateurs d'huile et d'eau aux sites d'approvisionnement et dans les ateliers de réparation et l'élimination sécuritaire des filtres à l'huile.

Stratégie proposée pour améliorer les installations de réparation et d'approvisionnement en carburants

En 1999-2000, les mesures suivantes seront étudiées en vue de leur mise en oeuvre au besoin :

- L'Agence poursuivra son programme de contrôle environnemental amélioré sur les sites actuels de distribution des carburants. Les installations d'approvisionnement en carburants plus âgés de la province seront vérifiés pour dépister les problèmes et déterminer les travaux qui s'imposent. De plus, certains travaux d'évaluation préliminaires seront effectués et des décisions seront prises concernant les travaux à effectuer à chaque site désigné par le personnel de l'Agence. Des études seront effectuées et les résultats seront examinés par l'Agence et le personnel du Ministère avant l'abandon ou la désaffectation de ces sites.

- Les sites nouveaux ou existants nécessitant d'importants réaménagements seront remplacés par des systèmes non nuisibles à l'environnement (réservoirs hors-sol, séparateurs d'huile et d'eau et

systèmes de surveillance améliorés) selon ce qui est déterminé par le personnel de l'Agence et du ministère.

4.3 GESTION OPÉRATIONNELLE

Aperçu opérationnel

L'Agence de gestion des véhicules est le plus gros fournisseur de véhicules au gouvernement. Le parc comprend actuellement environ 3 500 véhicules. Les véhicules gérés par l'Agence comprennent les véhicules des cadres supérieurs, les voitures, les camions légers et les fourgonnettes, l'équipement lourd, les chasse-neige et les autobus scolaires.

L'Agence offre une gamme complète de services à la plupart de ses clients. Ces services comprennent les travaux de réparation effectués aux installations du fournisseur ou aux installations de l'Agence situées dans les différentes régions de la province ainsi que les carburants fournis par les fournisseurs privés et les sites d'approvisionnement de l'Agence. Les clients bénéficient des remises que l'Agence reçoit pour l'achat des pièces, des carburants, et profiteront des taux de la main-d'oeuvre interne ainsi que des taux de la main-d'oeuvre externe obtenus à la suite d'appels d'offres pour les réparations effectuées par les divers services de réparation externes.

L'Agence continuera de chercher le fournisseur le plus efficace et le plus efficient par rapport aux coûts des biens et des services pour ses clients actuels. Les coûts d'exploitation seront examinés pour s'assurer qu'ils sont moins élevés que ceux d'autres fournisseurs de services comparables. Les coûts de la prestation des services de l'Agence seront progressivement récupérés au complet, ce qui permettra au client de comparer les coûts des biens et des services avec le secteur privé.

Pendant l'exercice financier 1999-2000, l'Agence continuera de répondre aux besoins en matière de véhicules et de prestation des services et continuera d'en discuter avec ses clients. Le plan actuel de remplacement des véhicules tous les trois ans sera examiné et des modifications seront proposées pour permettre la mise en oeuvre du plan au cours des trois prochaines années.

Stratégie proposée pour améliorer les services au client :

En 1999-2000 et au cours des années suivantes, il faut réaliser des progrès dans les secteurs suivants :

- Pendant l'exercice financier 1998-1999, l'Agence achètera des véhicules d'une valeur d'environ 17,4 millions de dollars pour ses clients, comme il est expliqué à l'Annexe 5. Cette dépense sera augmentée par les ententes de location demandées par divers clients pour satisfaire leurs besoins immédiats.

- En 1998-1999, l'Agence effectuera un sondage auprès de ses clients pour déterminer leur satisfaction vis-à-vis de ces services. Ce sondage déterminera quelles améliorations les clients aimeraient voir apportés relativement à la prestation des services, aux modifications, aux directives de l'Agence et dans quel secteur pourrait être amélioré. L'Agence, en 1999-2000 implantera les changements recommandés à la suite de ce sondage.

- L'Agence, en 1999-2000, préparera un guide des conducteurs qui peut être mis dans tous les véhicules. Ce guide expliquera les responsabilités du conducteur et de l'Agence, contiendra de l'information sur les sites d'approvisionnement en carburant, sur les services, les accidents, les numéros de téléphone en cas d'urgence et d'autre information dont le conducteur a besoin.

- En 1999-2000, l'Agence effectuera une étude pour examiner le prix des services comparables offerts par le secteur privé. Cette étude servira à un examen critique continu des services et des stratégies commerciales actuelles de l'Agence.

- L'Agence établira un modèle de fixation des prix pour la durée de vie des véhicules afin d'examiner les méthodes de remplacement actuelles. Les résultats et les recommandations provenant de cette analyse seront transmis au client.

Stratégie proposée pour améliorer les opérations des ateliers

Sur une base continue, chaque gestionnaire d'atelier verra à obtenir tous les travaux garantis qui sont accessibles à l'Agence et à ses clients.

L'Agence examinera la possibilité de rationaliser les lieux de prestation des services ainsi que la prestation des services de réparation à chaque installation. Chaque gestionnaire d'atelier devra indiquer les services qui doivent être offerts à son atelier pour répondre aux besoins de ses clients. Lorsque les ateliers de l'Agence ne pourront pas répondre aux besoins des clients, on utilisera les services de fournisseurs.

En 1999-2000 et au cours des années suivantes, l'Agence, en consultation avec ses intervenants, devra, afin de se concentrer davantage sur la clientèle, examiner et réaliser les mesures suivantes :

- En 1999-2000, l'Agence continuera de vérifier la réalisation des tâches et l'efficacité et l'efficience de chacun de ses ateliers. Elle entamera une étude du rendement avec les chefs des districts et des ateliers en consultation avec les ingénieurs régionaux, afin de leur donner une rétroaction du rendement évalué de chaque atelier.

- En 1999-2000, l'Agence continuera de surveiller les programmes d'entretien préventif et d'y apporter des changements. Tous les véhicules des ministères-clients seront ajoutés au programme d'entretien préventif pendant cette période.

- L'Agence étudiera la possibilité de demander au personnel mécanique d'entrer l'information sur les commandes de travail et le délai d'exécution des diverses tâches, directement à partir de l'aire des travaux à l'atelier. Un projet-pilote pourrait être entrepris pour vérifier si cette mesure est réalisable.

4.4 TECHNOLOGIE DES SYSTÈMES

Survol de la technologie de l'information

Il a été reconnu à la fin des années 1980 que le programme de gestion des véhicules MESIS ne répondait pas aux besoins de la Direction de la gestion des véhicules en ce qui a trait à la quantité et à

la qualité de l'information obtenue. Le langage informatique dans lequel le programme est rédigé était extrêmement lourd et difficile à mettre à jour. La Direction a fait la mise à niveau du programme à un point tel que certains caractéristiques de la version originale du programme ne fonctionnaient plus et que d'autres améliorations de ce secteur seraient extrêmement coûteuses.
En décembre 1994, une équipe de développement a été créée pour mettre au point un système de gestion des véhicules amélioré ayant des fonctions encore plus conviviales. L'équipe devait mettre au point un nouveau programme qui pourrait être exécuté sur un réseau « serveur client ». L'Oracle Case a été choisi comme environnement de développement.

Le 1er avril 1998, l'Agence a mis en service la première version du nouveau système de gestion des véhicules (SGV). Depuis la mise en oeuvre, le système a été amélioré pour régler les problèmes des utilisateurs, assurer une récupération plus rapide de l'information et de meilleurs rapports de gestion. D'autres améliorations expliquées ci-dessous pour répondre aux besoins de l'Agence de ses clients et des utilisateurs seront recherchées.

Le système d'inventaire informatisé et le système informatisé d'approvisionnement en carburants (SIAC) font partie des systèmes utilisés actuellement par l'Agence de gestion des véhicules.

Le Système d'inventaire informatisé devait vérifier les marchandises achetées par les magasins dans l'ensemble de la province, contrôler les quantités de l'inventaire à l'aide d'un système de quantités minimales et maximales de biens en main à un moment donné, produire des rapports des nouvelles commandes, réduire la paperasse, fournir des rapports de gestion et autres. Le programme d'inventaire actuel fonctionne sur des ordinateurs personnels et fournit de l'information sur les marchandises stockées et distribuées seulement à l'installation où il est installé (par exemple capacités de réseau limitées avec le programme actuel). Une étude est actuellement en cours pour améliorer ce système. Toutes les possibilités seront examinées et le choix final d'un système de remplacement sera effectué dans un proche avenir.

Le Système informatisé d'approvisionnement en carburants vise à vérifier les carburants distribués à partir d'environ 101 sites dans les différentes régions de la province. Ce système saisit de l'information et la transmet à l'Agence de gestion des véhicules. Celle-ci l'utilise pour surveiller et contrôler l'utilisation de carburants, fournir de l'information au SGPV sur les carburants distribués et les coûts, contrôler les quantités d'inventaire de carburants et autres. L'information est compilée sur un ordinateur personnel à différents endroits dans la province et transmis électroniquement aux SGPV.

Dans le cadre de la stratégie à long terme, les possibilités de réingénierie des procédés de gestion seront déterminés sur une base continue pour rationaliser les opérations et accroître l'efficacité et l'efficience de son utilisation de la technologie. Les méthodes seront étudiées en vue d'automatiser la collecte des données et le transfert de tous les documents à l'intérieur du SGPV, du SIDC et de la gestion de l'inventaire.

Stratégie proposée pour améliorer la technologie de l'information

L'Agence entreprendra les mesures suivantes sous réserve d'une analyse de rentabilité, dans le secteur des systèmes d'information, pendant l'exercice financier 1998-1999 et au cours des années subséquentes.

- En 1999-2000, l'Agence en collaboration avec d'autres utilisateurs continuera de vérifier les autres solutions de rechange pour le système d'inventaire actuel qui sont compatibles avec le nouveau SGPV. Ce nouveau système devrait inclure l'utilisation de la technologie du balayage. L'Agence examinera également la possibilité de mettre au point, sous réserve d'une analyse coût-avantages, une amélioration au nouveau SGPV qui permettra l'entrée des commandes de travaux et des délais d'exécution par le personnel mécanique à partir des zones de travail.

- L'Agence évaluera et achètera, sous réserve d'une analyse coût-avantages, un système de soutien de gestion électronique en 1999-2000. Ce système devrait permettre au personnel de l'Agence de fournir de l'information de gestion plus concise au personnel du district et de l'atelier parce qu'il pourra regrouper des données de différentes provenance.

- Depuis la première version du nouveau SGPV en 1998, l'Agence a continué d'améliorer le système. L'Agence pense cependant qu'il faut apporter d'autres améliorations après le présent plan opérationnel dans les secteurs suivants : rapports pour appuyer la fonction de l'Agence; module de remplacement et d'établissement des coûts du cycle de vie d'un véhicule; module de gestion des pneus; module d'accident du SGPV intégré; interface améliorée avec le système d'information financière du gouvernement en direct et amélioration au SIDC. Ces améliorations reposeront sur une analyse générale de rentabilité pour l'Agence et sur la prestation améliorée des services aux clients.

4.5 GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

4.5.1 EFFECTIF

L'Agence, la Direction des ressources humaines du ministère des Transports et les ingénieurs régionaux, en collaboration avec les unités de négociation, examineront sur une base continue les exigences minimales pour chaque poste. Les exposés de fonctions pour chaque poste pourvu seront examinées et des recommandations seront transmises à la Direction des ressources humaines sur toutes modifications jugées nécessaires.

La gestion du rendement de tous les employés sera fondée sur les plans de travail individuels et tiendra compte des mesures indiquées dans le Plan opérationnel annuel de l'Agence.

Sur une base continue, l'Agence, en consultation avec les ingénieurs régionaux, évaluera les charges de travail et le niveau de personnel exigé pour répondre aux besoins des clients dans chaque atelier de district. L'analyse du facteur charge de travail / travail exécuté pour prévoir le niveau de personnel nécessaire dans les ateliers sera mise à jour périodiquement. Avant d'être pourvu et d'être approuvé, chaque poste sera examiné minutieusement par l'Agence. Au cours des prochaines années, des critères minimums de niveau de personnel seront établis pour chaque atelier afin d'aider la direction à évaluer les besoins en matière de personnel.

Les employés seront mis au courant des nouvelles mesures et participeront par des rencontres avec leur gestionnaire d'atelier. Les préoccupations concernant l'hygiène et la sécurité dans les ateliers seront un point de discussion à chaque rencontre. L'Agence et les ingénieurs régionaux suivront les rapports de ces rencontres afin de cerner et de chercher des solutions aux problèmes éventuels. La reconnaissance

générale des particuliers ou des groupes pour leurs accomplissements vers la réalisation de l'objectif général du Plan opérationnel sera encouragée.

L'Agence a actuellement un effectif de 353 équivalents à temps plein approuvés, comme il est expliqué en détail ci-dessous :

EFFECTIF POUR 1998-1999 (Postes subventionnés)

DESCRIPTION	ETF
Surveillants généraux d'atelier	12
Mécaniciens III	33
Mécaniciens et soudeurs d'atelier de réparation	213,3
Magasin	55
Instructeurs des opérateurs	10
Personnel administratif régional	23,5
Personnel administratif de l'Agence	11
Gestion de l'Agence	15
Facteur de déflation des postes vacants	<21,8>
TOTAL DES ETP	**353,0**

Stratégie proposée pour améliorer l'effectif

L'Agence, en consultation avec les intervenants au sein du ministère des Transports, se penchera sur les dossiers suivants concernant les mesures en matière de personnel dans les ateliers.

- L'Agence étudiera l'utilisation du personnel occasionnel pendant 1999-2000. Cette étude indiquera le nombre de jours-personne occasionnelle utilisés actuellement, examinera l'impact de l'utilisation d'autres méthodes de prestation des services et formulera des recommandations pour l'utilisation à l'avenir du personnel occasionnel dans les ateliers.

4.5.2 FORMATION

Une évaluation des besoins a été effectuée tous les ans par l'Agence depuis 1996. Au cours des dernières années, ces évaluations ont été effectuées à partir de l'information reçue du personnel de surveillance de tous les ateliers de la province. Cette étude a indiqué qu'une formation était nécessaire dans les secteurs suivants : cours de base en électricité; diagnostic et dépannage des moteurs et des contrôles électroniques sur les nouveaux véhicules; formation aux nouveaux véhicules et produits; formation relative aux ordinateurs personnels et aux SGPV; formation en carrosserie et châssis d'autobus scolaire; et formation en techniques de gestion.

En 1998, l'Agence recrutera un coordonnateur de la formation pour évaluer et fournir une formation afin de répondre aux besoins de tout le personnel itinérant et d'atelier de l'Agence. D'autres mesures de ce genre seront expliquées dans les futurs plans opérationnels.

Les besoins définis dans l'étude et les besoins de formation d'autres employés seront comblés de la manière suivante :

- En 1999-2000, le coordonnateur de la formation préparera et soumettra à l'approbation des cadres supérieurs de l'Agence, une liste des besoins de formation dans la province. À partir d'une liste approuvée des mesures de formation, un calendrier de formation sera préparé pour répondre à ces besoins. Ce document sera distribué à tous les ateliers et la formation sera fournie conformément aux lignes directrices formulées dans ce document. Les futurs besoins en matière de formation seront examinés à ce moment-là. Tous les programmes de formation seront coordonnés avec les ingénieurs régionaux et le personnel de la Direction des ressources humaines du ministère des Transports.

- L'Agence continuera de fournir des programmes de perfectionnement des cadres au personnel de surveillance à des intervalles choisis. Les besoins dans ce domaine seront coordonnés en collaboration avec les ingénieurs régionaux et avec le personnel de la Direction des ressources humaines du ministère des Transports.

4.5.3 PROGRAMMES SPÉCIAUX

Stimulants pour les employés

La Direction de l'Agence travaillera étroitement avec la Direction des ressources humaines du ministère des Transports, les ingénieurs régionaux des transports, le ministère des Finances et les syndicats pour encourager l'accroissement de la productivité dans chaque atelier.

4.6 GESTION FINANCIÈRE

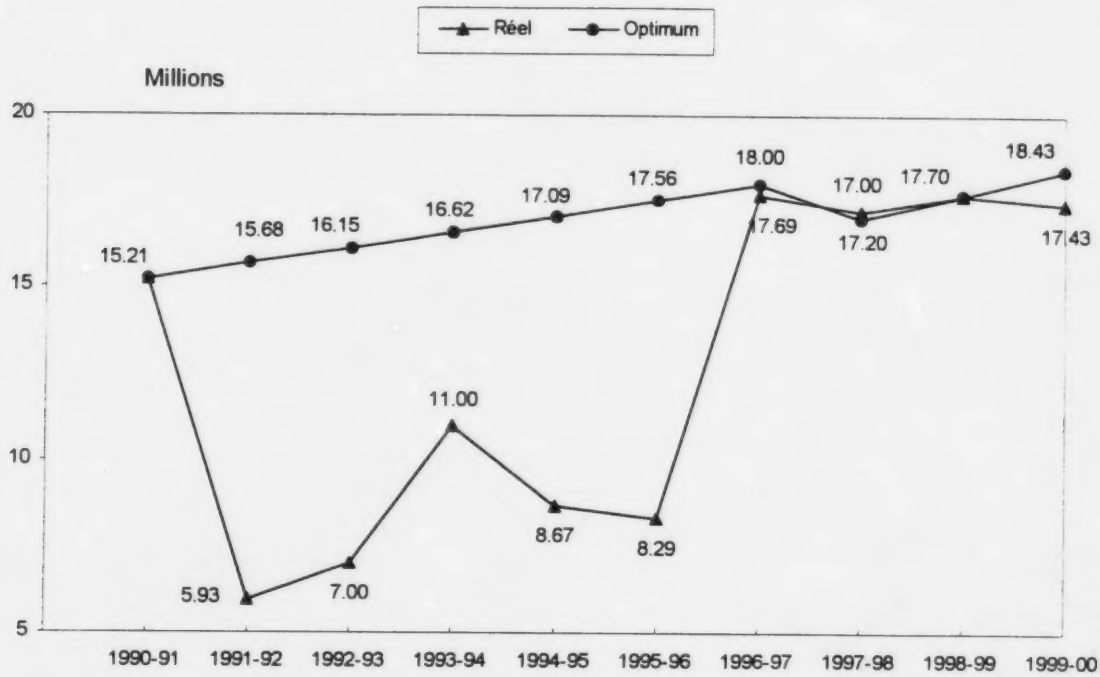
4.6.1 PROGRAMME DE REMPLACEMENT DES VÉHICULES

Situation actuelle

Le remplacement des véhicules fournis aux clients actuellement par l'Agence a été grandement entravé entre 1991 et 1995. Les fonds de capital ont été bien inférieurs au niveau optimum, comme l'indique le Graphique 2 - Budget des véhicules et de l'équipement.

Pendant cette période, les niveaux de financement de capital ont été insuffisants pour répondre aux besoins du parc des véhicules en ce qui a trait au remplacement. Cette diminution des fonds a entraîné le vieillissement du parc des véhicules à un point tel que l'Agence a connu une hausse des coûts de réparation, un accroissement du temps mort pour tous les véhicules du parc, des préoccupations en matière de sécurité de la part des conducteurs et des coûts supplémentaires pour tous les programmes des clients.

BUDGET DES VÉHICULES ET DE L'ÉQUIPEMENT



La diminution du budget dans le Graphique 2 ci-dessus, en 1997-1998, est due à la mise en oeuvre de la taxe de vente harmonisée (TVH). En 1997-1998 et au cours des années suivantes, la province ne sera plus tenue de payer la taxe sur les ventes.

En juin 1998, une analyse du vieillissement du parc de véhicules actuel a été effectuée. Voici les résultats de cette analyse :

CATÉGORIE DE VÉHICULES	ÂGE MOYEN			MOYENNE OPTIMALE
	JUIN 1996	JUIN 1997	JUIN 1998	
Voitures (Catégorie A)	7,8 années	6,9 années	4,7 années	3,5 années
Camions légers (Catégorie B)	7,1 années	6,3 années	5,4 années	3,0 années
Camions lourds (Catégorie C)	10,5 années	10,2 années	8,9 années	8,0 années
Autobus scolaires (Catégorie E)	8,6 années	8,3 années	8,1 années	6,0 années

L'âge moyen présenté dans le tableau ci-dessus est l'âge moyen du parc de véhicules pour la catégorie définie. L'âge optimum et la moitié de l'âge de remplacement (par exemple 3,5 années signifie que le véhicule est remplacé tous les sept ans).

Au fur et à mesure que le parc de véhicules est remplacé, l'Agence et les clients constateront des améliorations dans l'âge moyen des véhicules. L'Agence continuera d'évaluer l'âge de remplacement optimal et visera à obtenir un modèle d'établissement des coûts pour la vie utile relativement au remplacement de tous les véhicules du parc. Chaque client aura le choix d'accélérer le cycle de remplacement s'il a un budget adéquat pour soutenir un programme dynamique.

Pour assurer la compétitivité et l'efficacité par rapport aux coûts à long terme, le remplacement, dans un délai raisonnable, du parc de véhicules doit être assuré par la reconnaissance de tous les coûts de la vie utile du véhicule lorsqu'il est décidé de remplacer. Pour permettre à l'Agence de déterminer la vie utile appropriée, à l'avenir, il faudra améliorer le système de gestion du parc de véhicules et mettre au point un modèle d'établissement des coûts du cycle de vie utile.

Au cours des derniers exercices financiers, l'Agence a entrepris un programme dynamique de remplacement pour réduire l'âge moyen du parc de véhicules, réduire les coûts d'exploitation en général et prendre des mesures pour devenir autosuffisante dans un certain délai. L'Agence poursuivra ce programme dynamique au cours de la dernière partie de 1999, et de nouveaux appels d'offres pour les véhicules seront lancés au début de l'exercice financier 1999-2000, pour assurer la prestation des véhicules de façon à répondre aux besoins fonctionnels du client.

Partenariat avec le secteur privé

L'Agence continuera en 1999-2000, d'examiner toutes les mesures susceptibles d'améliorer l'ensemble des véhicules et de répondre aux besoins du client. En plus de l'achat de véhicules d'une valeur d'environ 17,4 millions de dollars, en 1998-1999, elle poursuivra la location de véhicules (partenariats avec le secteur privé), avec option d'achat, pour répondre aux besoins immédiats des ministères-clients ou pour offrir une alternative à tous les clients susceptibles de vouloir accroître leur nombre de véhicules. On prévoit que l'Agence louera alors du matériel lourd pour le ministère des Transports et du matériel de lutte contre les incendies pour certains districts de services locaux par l'entremise du ministère des Municipalités et de l'Habitation.

À la demande des clients, l'Agence lancera des appels d'offres, examinera objectivement toutes les soumissions relativement au financement et évaluera chaque proposition au mérite pour déterminer si elle est susceptible d'offrir les méthodes les plus efficaces par rapport aux coûts pour l'obtention des véhicules pour ces clients. Le coût total de tout contrat de location sera absorbé par le ministère qui obtient le véhicule.

4.6.2 RÉDUCTION DES COÛTS D'EXPLOITATION

Le programme dynamique de remplacement des véhicules entrepris pendant l'exercice financier de 1996-1997, et prévu pour cette année et les années à venir, aura pour effet de diminuer les coûts d'exploitation du parc de véhicules. De la même façon que les coûts de réparation et d'entretien ont augmenté au cours de la période allant de 1991 à 1995, l'Agence a entrepris de diminuer les budgets à compter de l'exercice financier 1996-1997, et de continuer cette diminution au cours des années à venir. L'Agence a dans ses plans opérationnels, depuis 1996-1997, réduit son budget global pour tenir compte des économies réalisées grâce au programme de remplacement dynamique. Dans son plan opérationnel de 1999-2000, l'Agence encore une fois a inclus une réduction de 800 000 $ dans son budget. L'Agence prédit une réduction totale des coûts

d'exploitation (avant inflation) d'environ 4 millions de dollars d'ici la fin de l'exercice financier 2000-2001. L'Agence pense que cette réduction compensera une partie des augmentations prévues des coûts d'exploitation en raison de l'inflation.

En plus des économies réalisées ci-dessus, les clients devraient constater une amélioration de leur capacité d'offrir des services de qualité au public, grâce à un parc de véhicules plus fiable. Cette situation devrait réduire le besoin d'obtenir des véhicules de remplacement loués à court terme pendant que les véhicules les plus âgés subissent des réparations dans les ateliers.

4.6.3 PRÉVISIONS DES RECETTES

Les taux de rétrofacturation soumis dans le présent plan permettent une répartition raisonnable et équitable de tous les coûts des véhicules entre les ministères et organismes utilisateurs, qui est fondée sur l'utilisation, les réparations et l'âge des véhicules assignés aux clients. Le barème des taux consistera en un taux mensuel fixe (pour récupérer les frais généraux, les dommages causés par les accidents, l'assurance et les coûts de capital) et un taux variable le kilomètre ou l'heure (pour récupérer les coûts d'entretien et de réparation). En plus des taux ci-dessus, les clients devront payer les coûts réels des carburants consommés chaque mois.

Le montant total de la rétrofacturation des coûts de capital en 1997-1998 était de 10,67 millions de dollars et devrait être de 12,04 millions de dollars pour 1998-1999 et de 13,02 millions de dollars pour 1999-2000.

4.6.4 TAUX DE RÉTROFACTURATION

Dans le présent Plan opérationnel pour 1999-2000, l'Agence demande l'approbation du barème des taux qui entrera en vigueur le 1er avril 1999, pour la plupart des véhicules de « Services complets ».

L'Annexe 7 présente une comparaison des taux proposés pour 1999-2000 aux taux comparables exigés durant l'exercice financier 1998-1999.

Les répercussions annuelles des taux de rétrofacturation sur chaque ministère-client sont expliquées en détail à l'Annexe 8. Ces répercussions sont basées sur l'utilisation pendant les 12 derniers mois multipliée par la différence entre les taux de rétrofacturation de 1998-1999 et 1999-2000. L'impact des taux de rétrofacturation pour les coûts en capital, pour la récupération des coûts en capital des véhicules, n'est pas présenté dans cette annexe (voir Annexe 9 pour les prévisions des augmentations des taux de facturation pour les coûts en capital en 1999-2000). Cette annexe ne présente pas non plus les influences que le client peut avoir sur le montant réel exigé (c'est-à-dire changements par rapport à l'utilisation des véhicules ou importance du parc des véhicules).

4.6.5 CONVENTIONS COMPTABLES

À compter de 1996-1997 et au cours des autres années prévues dans le présent Plan opérationnel, l'Agence utilisera certaines conventions comptables qui diffèrent des méthodes utilisées par la plupart des ministères du gouvernement. Ces méthodes seront appliquées pour préparer les états financiers de l'Agence, même si des renseignements consolidés seront fournis dans le Volume 2 des Comptes publics, et que les opérations seront formulées selon les conventions utilisées par la province. (Voir Annexe 1, page 5 pour l'impact sur cette consolidation.)

La plus grande différence c'est que l'Agence utilisera la « comptabilité des immobilisations ». Tous les véhicules des clients seront transférés à l'Agence à leur valeur comptable le 31 mars 1996. La valeur des véhicules a été établie à titre d'avoir comptable de l'Agence. Le délai pour le transfert des véhicules a permis de faire coïncider les dépenses d'amortissement avec le rajustement des taux de rétrofacturation de 1996-1997 qui comprenaient une composante pour la récupération des coûts en capital.

L'Agence retient toutes les recettes provenant de la cession des éléments d'actif en surplus, de la vente des véhicules aux cadres supérieurs et de la récupération des demandes de règlement des assurances.

L'amortissement est calculé à l'aide de la méthode linéaire pendant la durée économique des éléments d'actif.

Puisqu'un de ses objectifs de fonctionnement est de viser à atteindre la viabilité économique à long terme, l'Agence a l'intention de diminuer sa dépendance des budgets des dépenses en capital de la province pour le financement des véhicules de remplacement. Cet objectif sera atteint grâce à une diminution d'une autre somme de 2,1 million de dollars de la subvention de capital à l'Agence au cours de l'année financière 1999-2000.

L'Agence a réalisé que les règles comptables utilisées actuellement sont un empêchement à la récupération des coûts en capital et à l'achat de véhicules d'une longue vie économique, à la réalisation de fonds de capital suffisants pour intégrer de nouveaux clients au sein du parc des véhicules et à l'établissement de taux compétitifs qui permettront à l'Agence de satisfaire aux règlements comptables pour la présentation d'information sur ces exploitations.

Au cours de 1998-1999, l'Agence continuera de collaborer avec le ministère des Finances et le Bureau du contrôleur à l'étude de diverses méthodes afin d'offrir un financement suffisant pour acquérir des véhicules pour les clients, pour devenir autosuffisante au cours des années et pour utiliser les meilleures méthodes de gestion dans la prestation de services efficaces et efficients aux clients. Cette étude examinera l'impact de l'élimination progressive de la subvention de capital et ses effets sur les taux pour tous les clients ainsi que la reconnaissance des coûts supplémentaires (pensions, RCP, intérêt sur les achats de capital et location de bâtiments).

À l'occasion, un véhicule doit être remplacé de façon imprévue (par exemple véhicule endommagé dans un accident) et il est impossible pour l'Agence de financer ce véhicule à partir de son Plan opérationnel approuvé. Par le passé, l'Agence a obtenu des réparations coûteuses ou a demandé au client de louer des véhicules pour satisfaire à ces besoins. L'Agence générera des surplus dans ses exploitations de temps à autre. La Charte de l'Agence prévoit le transfert et l'utilisation de ses fonds de surplus. Sous réserve d'une analyse de rentabilité, l'Agence utilisera ses fonds de surplus pour répondre aux besoins imprévus d'exploitation ou de remplacement des véhicules.

4.6.6 ÉTATS FINANCIERS PRÉVUS

L'Annexe 1 présente des états financiers des recettes, le bilan et les états de l'évolution de la situation financière. Les hypothèses utilisées présentent les meilleures prévisions de l'Agence selon les conditions économiques prévisibles.

Ces états reposent sur l'hypothèse de l'abolition progressive de la subvention de capital fournie pour l'achat de véhicules et d'équipement, la dernière année de la subvention de capital étant 2001-2002.

Annexes

Annexe 1	Prévisions financières détaillées de quatre ans
Annexe 2	États financiers historiques de cinq ans
Annexe 3	Diagrammes indiquant l'âge du parc des véhicules
Annexe 4	Carte présentant les emplacements des installations
Annexe 5	Résumé des engagements d'achat par ministère
Annexe 6	Résumé des mesures par année
Annexe 7	Rétrofacturation proposée pour 1998-1999
Annexe 8	Impact des changements des taux par ministère
Annexe 9	Augmentation prévue de la rétrofacturation pour les coûts en capital
Annexe 10	Organigramme

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

DESCRIPTION	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
RECETTES					
Rétrofacturation aux clients	59,386.3 $	61,341.5 $	62,520.0 $	64,224.5 $	65,757.3 $
Cession des véhicules en surplus	950.0 $	1,100.0 $	1,300.0 $	1,500.0 $	1,700.0 $
Total des recettes	60,336.3 $	62,441.5 $	63,820.0 $	65,724.5 $	67,457.3 $
DÉPENSES					
Services du personnel	12,850.0 $	12,907.6 $	13,101.2 $	13,297.7 $	13,497.2 $
Autres services	9,217.8 $	10,001.0 $	10,040.7 $	10,540.1 $	10,830.6 $
Matériaux et approvisionnements	24,184.3 $	24,141.8 $	24,168.9 $	24,595.5 $	25,031.2 $
Biens et matériel	395.0 $	341.2 $	348.0 $	355.0 $	362.1 $
Amortissement	12,044.0 $	13,020.0 $	14,129.0 $	15,065.0 $	15,745.0 $
Dettes et autres frais	73.5 $	86.2 $	86.2 $	86.2 $	86.2 $
Total des dépenses	58,764.6 $	60,497.8 $	61,874.0 $	63,939.5 $	65,552.3 $
RECETTES NETTES	1,571.7 $	1,943.7 $	1,946.0 $	1,785.0 $	1,905.0 $

NOTES :

(i) La comptabilité des immobilisations fixes et les dépenses d'amortissement correspondantes ont commencé durant l'exercice financier 1996-1997. (Véhicules transférés le 1er avril 1996).

(ii) Subventions d'immobilisations prévues au cours des quatre prochaines années.

4,200.0 $	2,100.0 $	2,000.0 $	1,000.0 $	0.0 $

BILAN CONSOLIDÉ
AU 31 MARS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

DESCRIPTION	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
ACTIF					
Somme à recevoir de la province	460.7 $	164.8 $	(832.2 $)	(2,789.9 $)	(6,036.0 $)
Comptes débiteurs	441.8 $	441.8 $	441.8 $	441.8 $	441.8 $
Dépenses payées à l'avance	132.5 $	132.5 $	132.5 $	132.5 $	132.5 $
Stock de pièces et de carburants	4,764.8 $	4,764.8 $	4,764.8 $	4,764.8 $	4,764.8 $
Véhicules et équipement - au coût moins amortissement accumulé	64,412.9 $	68,817.9 $	73,863.9 $	78,748.9 $	83,753.9 $
Total de l'actif	70,212.6 $	74,321.8 $	78,370.9 $	81,298.1 $	83,057.1 $
ACTIF ET AVOIR					
Recettes différées	83.1 $	148.5 $	251.6 $	393.8 $	247.8 $
Comptes créditeurs	3,516.6 $	3,516.6 $	3,516.6 $	3,516.6 $	3,516.6 $
Salaires à payer accumulés	403.2 $	403.2 $	403.2 $	403.2 $	403.2 $
Capital d'apport	61,005.8 $	63,105.8 $	65,105.8 $	66,105.8 $	66,105.8 $
Excédent accumulé	5,203.8 $	7,147.5 $	9,093.5 $	10,878.5 $	12,783.5 $
Total de l'actif et du capital d'apport	70,212.6 $	74,321.8 $	78,370.8 $	81,298.0 $	83,057.0 $

NOTES :

(i) L'actif (véhicules et matériel) a été transféré à l'Agence à sa valeur comptable le 1er avril 1996.

(ii) La comptabilité des immobilisations fixes a commencé pendant l'exercice financier 1996-1997.

ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Encaisse provenant de ou (appliquée à)					
EXPLOITATION					
Recettes nettes (perte) pour la période	1,571.7 $	1,943.7 $	1,946.0 $	1,785.0 $	1,905.0 $
Recettes différées	35.0 $	65.4 $	103.1 $	142.2 $	(146.0 $)
Ajouter dépenses n'exigeant pas d'encaisse					
Amortissement	12,044.0 $	13,020.0 $	14,129.0 $	15,065.0 $	15,745.0 $
Total du mouvement de la trésorerie des opérations	13,650.7 $	15,029.1 $	16,178.1 $	16,992.2 $	17,504.0 $
INVESTISSEMENT					
Acquisition de véhicules et de matériel	(17,700.0 $)	(17,425.0 $)	(19,175.0 $)	(19,950.0 $)	(20,750.0 $)
FINANCEMENT					
Capital d'apport	4,200.0 $	2,100.0 $	2,000.0 $	1,000.0 $	0.0 $
AUGMENTATION NETTE (DIMINUTION) DE L'ENCAISSE	150.7 $	(295.9 $)	(996.9 $)	(1,957.8 $)	(3,246.0 $)
SOLDE DES AVANCES À LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK					
Début de l'année	309.9 $	460.7 $	164.8 $	(832.2 $)	(2,789.9 $)
Fin de l'année	460.7 $	164.8 $	(832.2 $)	(2,789.9 $)	(6,036.0 $)

CHANGEMENTS PAR RAPPORT À L'EXERCICE PRÉCÉDENT DANS LES RECETTES ET DÉPENSES POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
RECETTES				
Augmentation du taux de rétrofacturation général (rétrofacturations des coûts d'immobilisations non compris)	560.7 $	(85.5 $)	553.5 $	852.8 $
Augmentation de la rétrofacturation des coûts d'immobilisations	976.0 $	1,109.0 $	936.0 $	680.0 $
Recettes supplémentaires des locations	418.5 $	155.0 $	215.0 $	0.0 $
Recettes supplémentaires de la cession de l'actif excédentaire	150.0 $	200.0 $	200.0 $	200.0 $
Changement total des recettes par rapport à l'exercice précédent	2,105.2 $	1,378.5 $	1,904.5 $	1,732.8 $
DÉPENSES				
Augmentations de l'amortissement	976.0 $	1,109.0 $	936.0 $	680.0 $
Augmentations des salaires et inflation	1,138.7 $	912.3 $	914.5 $	932.8 $
Coûts supplémentaires pour locations	418.5 $	155.0 $	215.0 $	0.0 $
Efficacités et réductions	(800.0 $)	(800.0 $)	0.0 $	0.0 $
Changement total dans les dépenses par rapport à l'exercice précédent	1,733.2 $	1,376.3 $	2,065.5 $	1,612.8 $

CONSOLIDATION DES CONVENTIONS COMPTABLES DE LA PROVINCE
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Excédent (déficit) au début	1,681.1 $	1,796.8 $	1,435.5 $	335.5 $	(1,764.6 $)
Total des recettes	60,336.3 $	62,441.5 $	63,820.0 $	65,724.5 $	67,457.3 $
Plus subvention d'immobilisations	4,200.0 $	2,100.0 $	2,000.0 $	1,000.0 $	0.0 $
Recettes rajustées	64,536.3 $	64,541.5 $	65,820.0 $	66,724.5 $	67,457.3 $
Total des dépenses	58,764.6 $	60,497.8 $	61,874.0 $	63,939.5 $	65,552.3 $
Moins amortissement	(12,044.0 $)	(13,020.0 $)	(14,129.0 $)	(15,065.0 $)	(15,745.0 $)
Plus achats de véhicules	17,700.0 $	17,425.0 $	19,175.0 $	19,950.0 $	20,750.0 $
Dépenses rajustées	64,420.6 $	64,902.8 $	66,920.0 $	68,824.5 $	70,557.3 $
Excédent (Déficit) annuel rajusté net	115.7 $	(361.3 $)	(1,100.0 $)	(2,100.0 $)	(3,100.0 $)
Excédent (Déficit) provincial accumulé	1,796.8 $	1,435.5 $	335.5 $	(1,764.6 $)	(4,864.6 $)

NOTE : Les états ci-desssus expliquent en détail l'effet de la conversion des états des recettes de la Gestion des véhicules à la base provinciale, pour les inclure dans les états consolidés. Cette méthode comporte l'enlèvement des dépenses d'amortissement des livres de l'Agence, et l'ajout du montant total des achats d'immobilisations pendant l'exercice.

COMPARAISON HISTORIQUE DES DÉPENSES ET RECETTES

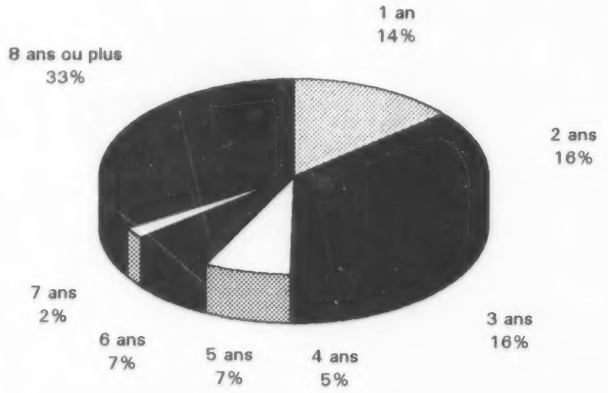
DESCRIPTION	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Recettes de la rétrofacturation	42,684.3 $	44,606.4 $	43,024.3 $	55,438.6 $	56,142.8 $
Vente de véhicules et de matériel	0.0 $	0.0 $	226.4 $	679.6 $	1,017.2 $
Autres recettes	0.0 $	0.0 $	0.0 $	162.5 $	103.8 $
Total des recettes	42,684.3 $	44,606.4 $	43,250.7 $	56,280.7 $	57,263.8 $
Dépenses d'exploitation					
Services du personnel	11,828.3 $	11,827.3 $	12,073.2 $	12,238.7 $	12,128.1 $
Autres services	7,756.7 $	7,638.4 $	7,758.0 $	8,662.0 $	9,579.4 $
Matériaux et approvisionnements	22,190.9 $	23,391.8 $	22,767.6 $	24,355.0 $	22,764.2 $
Biens et matériel	656.5 $	273.8 $	288.7 $	458.0 $	296.4 $
Amortissement	0.0 $	0.0 $	0.0 $	8,993.3 $	10,540.9 $
Dette et autres frais	83.2 $	274.0 $	76.0 $	86.3 $	97.3 $
Total des dépenses	42,515.6 $	43,405.3 $	42,963.5 $	54,793.3 $	55,406.3 $
Augmentation ou (diminution) en pourcentage des dépenses		2.09%	-1.02%	27.53% Voir NOTE	1.12%
Excédent (déficit)	168.7 $	1,201.1 $	287.2 $	1,487.4 $	1,857.5 $
Dépenses pour remplacement des véhicules et matériel	11,000.0 $	8,670.6 $	8,293.0 $	17,687.0 $	17,198.3 $

NOTE : Les dépenses d'amortissement et la rétrofacturation des coûts d'immobilisations ont été rétablies pendant l'exercice financier 1996-1997.

MINISTERE DES TRANSPORTS
Agence de gestion des véhicules
Analyse graphique de vieillissement
(au 30 jun 1998)

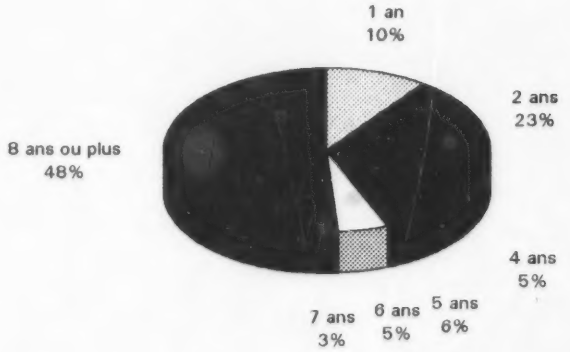
Age des camions légers

(1333 camions légers)



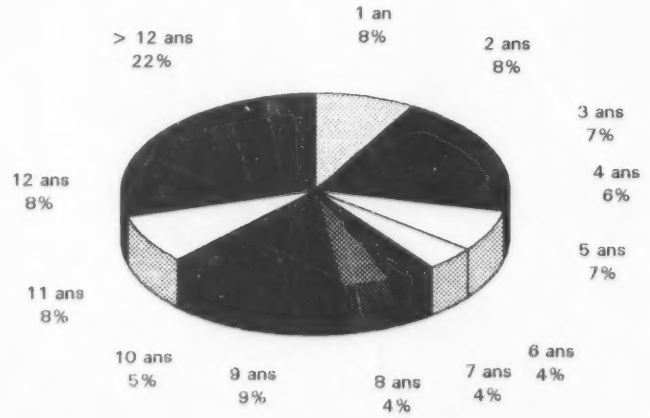
Age des voitures (excluant celles des cadres supérieurs)

(80 voitures)



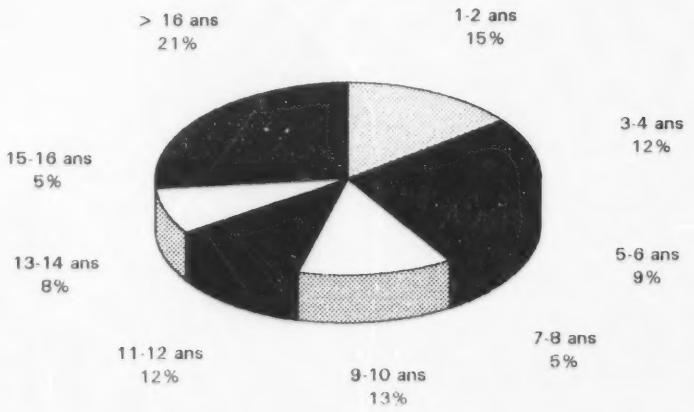
Age des autobus scolaires

(1195 autobus scolaires)



Age des camions lourds (catégorie C)

(536 camions lourds)



Emplacement des ateliers de réparation

Agence de gestion des véhicules

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DES ACHATS DE VÉHICULES ET DE MATÉRIEL POUR 1999-2000

MINISTÈRE	ATTRIBUTION	ACHATS PRÉVUS
Véh. des cadres - tous les min.	293,759 $	12 véhicules légers
Ens. supérieur et Travail	98,450 $	4 véhicules légers
Agri. et aménagement rural	265,749 $	8 véhicules légers
Dév. économique et Tourisme	127,957 $	6 véhicules légers
Éducation	6,672,464 $	101 autobus scolaires
Environnement	112,163 $	5 véhicules légers
Finances	35,559 $	2 véhicules légers
Pêches et Aquaculture	54,096 $	2 véhicules légers
Mun., Culture et Habitation	246,078 $	11 véhicules légers
Res. naturelles et Énergie	1,525,828 $	59 véh. légers; 2 camions-citernes
Solliciteur général	364,199 $	13 véhicules légers
Appro. et Services	113,203 $	5 véhicules légers
Transports	7,433,689 $	65 véh. légers; 37camions lourds 4 équipement lourd
Autres ministères	81,805 $	4 véhicules légers
Total	17,425,000 $	340 véhicules

NOTE : Les montants ci-dessus ne comprennent pas la taxe sur les ventes.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les réorganisations entre les ministères suivants :

- Municipalités, Culture et Habitation vers Développement économique et Tourisme
- Ressources naturelles et Énergie vers Développement économique et Tourisme
- Enseignement supérieur et Travail vers Éducation

COMPTE RENDU SOMMAIRE DES MESURES

Pendant l'exercice financier 1999-2000 et après, les mesures suivantes seront adoptées en consultation avec les intervenants intéressés :

Exercice financier 1999-2000 et après

- L'Agence poursuivra son programme de contrôle environnemental amélioré sur les sites actuels de distribution des carburants. Les installations d'approvisionnement en carburants plus âgés de la province seront vérifiés pour dépister les problèmes et déterminer les travaux qui s'imposent. De plus, certains travaux d'évaluation préliminaires seront effectués et des décisions seront prises concernant les travaux à effectuer à chaque site désigné par le personnel de l'Agence. Des études seront effectuées et les résultats seront examinés par l'Agence et le personnel du Ministère avant l'abandon ou la désaffectation de ces sites.

- Les sites nouveaux ou existants nécessitant d'importants réaménagements seront remplacés par des systèmes non nuisibles à l'environnement (réservoirs hors-sol, séparateurs d'huile et d'eau et systèmes de surveillance améliorés) selon ce qui est déterminé par le personnel de l'Agence et du ministère.

- Pendant l'exercice financier 1998-1999, l'Agence achètera des véhicules d'une valeur d'environ 17,4 millions de dollars pour ses clients, comme il est expliqué à l'Annexe 5. Cette dépense sera augmentée par les ententes de location demandées par divers clients pour satisfaire leurs besoins immédiats.

- En 1998-1999, l'Agence effectuera un sondage auprès de ses clients pour déterminer leur satisfaction vis-à-vis de ces services. Ce sondage déterminera quelles améliorations les clients aimeraient voir apportés relativement à la prestation des services, aux modifications, aux directives de l'Agence et dans quel secteur pourrait être amélioré. L'Agence, en 1999-2000 implantera les changements recommandés à la suite de ce sondage.

- L'Agence, en 1999-2000, préparera un guide des conducteurs qui peut être mis dans tous les véhicules. Ce guide expliquera les responsabilités du conducteur et de l'Agence, contiendra de l'information sur les sites d'approvisionnement en carburant, sur les services, les accidents, les numéros de téléphone en cas d'urgence et d'autre information dont le conducteur a besoin.

- En 1999-2000, l'Agence effectuera une étude pour examiner le prix des services comparables offerts par le secteur privé. Cette étude servira à un examen critique continu des services et des stratégies commerciales actuelles de l'Agence.

- L'Agence établira un modèle de fixation des prix pour la durée de vie des véhicules afin d'examiner les méthodes de remplacement actuelles. Les résultats et les recommandations provenant de cette analyse seront transmis au client.

- L'Agence, en 1999-2000, préparera un guide des conducteurs qui peut être mis dans tous les véhicules. Ce guide expliquera les responsabilités du conducteur et de l'Agence, contiendra de l'information sur les sites d'approvisionnement en carburant, sur les services, les accidents, les numéros de téléphone en cas d'urgence et d'autre information dont le conducteur a besoin.

- En 1999-2000, l'Agence effectuera une étude pour examiner le prix des services comparables offerts par le secteur privé. Cette étude servira à un examen critique continu des services et des stratégies commerciales actuelles de l'Agence.

- L'Agence établira un modèle de fixation des prix pour la durée de vie des véhicules afin d'examiner les méthodes de remplacement actuelles. Les résultats et les recommandations provenant de cette analyse seront transmis au client.

- En 1999-2000, l'Agence en collaboration avec d'autres utilisateurs continuera de vérifier les autres solutions de rechange pour le système d'inventaire actuel qui sont compatibles avec le nouveau SGPV. Ce nouveau système devrait inclure l'utilisation de la technologie du balayage. L'Agence examinera également la possibilité de mettre au point, sous réserve d'une analyse coût-avantages, une amélioration au nouveau SGPV qui permettra l'entrée des commandes de travaux et des délais d'exécution par le personnel mécanique à partir des zones de travail.

- L'Agence évaluera et achètera, sous réserve d'une analyse coût-avantages, un système de soutien de gestion électronique en 1999-2000. Ce système devrait permettre au personnel de l'Agence de fournir de l'information de gestion plus concise au personnel du district et de l'atelier parce qu'il pourra regrouper des données de différentes provenance.

- L'Agence étudiera l'utilisation du personnel occasionnel pendant 1999-2000. Cette étude indiquera le nombre de jours-personne occasionnelle utilisés actuellement, examinera l'impact de l'utilisation d'autres méthodes de prestation des services et formulera des recommandations pour l'utilisation à l'avenir du personnel occasionnel dans les ateliers.

- En 1999-2000, le coordonnateur de la formation préparera et soumettra à l'approbation des cadres supérieurs de l'Agence, une liste des besoins de formation dans la province. À partir d'une liste approuvée des mesures de formation, un calendrier de formation sera préparé pour répondre à ces besoins. Ce document sera distribué à tous les ateliers et la formation sera fournie conformément aux lignes directrices formulées dans ce document. Les futurs besoins en matière de formation seront examinés à ce moment-là. Tous les programmes de formation seront coordonnés avec les ingénieurs régionaux et le personnel de la Direction des ressources humaines du ministère des Transports.

- Depuis la première version du nouveau SGPV en 1998, l'Agence a continué d'améliorer le système. L'Agence pense cependant qu'il faut apporter d'autres améliorations après le présent plan opérationnel dans les secteurs suivants : rapports pour appuyer la fonction de l'Agence; module de remplacement et d'établissement des coûts du cycle de vie d'un véhicule; module de gestion des pneus; module d'accident du SGPV intégré; interface améliorée avec le système d'information

financière du gouvernement en direct et amélioration au SIDC. Ces améliorations reposeront sur une analyse générale de rentabilité pour l'Agence et sur la prestation améliorée des services aux clients.

- L'Agence continuera de fournir des programmes de perfectionnement des cadres au personnel de surveillance à des intervalles choisis. Les besoins dans ce domaine seront coordonnés en collaboration avec les ingénieurs régionaux et avec le personnel de la Direction des ressources humaines du ministère des Transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET TRAVAIL

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
ASUB	Voiture - sous-compact	1	110.00	0.09	110.00	0.09
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	4	110.00	0.08	110.00	0.08
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	2	125.00	0.16	125.00	0.16
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	8	105.00	0.14	105.00	0.12
B44B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	1	130.00	0.09	130.00	0.09
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	2	115.00	0.07	115.00	0.07
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	3	205.00	0.25	205.00	0.22
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	8	120.00	0.14	120.00	0.14
FBOT	Remorque - bateau	1	45.00	-	45.00	-
FTGA	Remorque - (0-20 000 livres)	1	25.00	-	25.00	-
FUTL	Remorque - utilitaire	6	20.00	-	20.00	-
JLNT	Tracteur de gazon	1	20.00	-	20.00	-
JUFT	Tracteur avicole utilitaire	1	150.00	-	150.00	-
MFKL	Divers - chariot élévateur	1	25.00	-	25.00	-

AGRICULTURE ET AMÉNAGEMENT RURAL

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	2	100.00	0.05	100.00	0.05
ACOM	Voiture - compacte	1	100.00	0.07	100.00	0.07
ASUB	Voiture - sous-compacte	1	90.00	0.05	90.00	0.05
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	15	110.00	0.06	110.00	0.06
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	24	120.00	0.06	120.00	0.06
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	6	120.00	0.10	120.00	0.10
B44B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	5	130.00	0.09	130.00	0.09
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	1	150.00	0.17	150.00	0.17
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	2	205.00	0.17	205.00	0.17
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	2	190.00	0.20	190.00	0.20
FUTL	Remorque utilitaire	3	75.00	-	75.00	-
JUFT	Tracteur agricole utilitaire	1	285.00	-	285.00	-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET TOURISME

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	2	460.00	-	460.00	-
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	2	100.00	0.07	100.00	0.07
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	1	120.00	0.08	120.00	0.08
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	4	120.00	0.10	120.00	0.10
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	1	150.00	0.14	150.00	0.14
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	4	160.00	0.15	160.00	0.15
JUFT	Tracteur agricole utilitaire	6	125.00	-	125.00	-
MBEC	Divers - nettoyeur de plage	1	250.00	-	200.00	-

ÉDUCATION

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	3	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	2	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	7	100.00	0.05	100.00	0.05
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	6	90.00	0.06	90.00	0.06
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	1	120.00	0.06	120.00	0.06
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	56	135.00	0.12	135.00	0.10
B44B	Camion léger 4 x 4 1/2 T	2	175.00	0.16	175.00	0.16
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	12	115.00	0.08	115.00	0.08
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	7	215.00	0.20	215.00	0.20
ESBA	Autobus scolaire - 1 à 16 passagers*	2	230.00	0.27	255.00	0.27
ESBB	Autobus scolaire - 17 à 35 passagers*	14	280.00	0.28	305.00	0.28
ESBC	Autobus scolaire - 36 à 59 passagers*	36	295.00	0.26	320.00	0.26
ESBD	Autobus scolaire - 60 à 66 passagers*	5	335.00	0.38	360.00	0.38
ESBE	Autobus scolaire - 67 à 72 passagers*	1087	265.00	0.24	290.00	0.24
ESBF	Autobus scolaire - 73 à 84 passagers*	50	445.00	0.55	470.00	0.55

*La facturation pour l'assurance a été enlevée du tarif fixe proposé et sera facturé séparément.

ENVIRONNEMENT

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	4	115.00	0.08	115.00	0.08
ASUB	Voiture - sous-compacte	1	95.00	0.06	95.00	0.06
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	16	130.00	0.08	130.00	0.08
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	9	135.00	0.07	130.00	0.06
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	1	130.00	0.08	125.00	0.07
B44B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	1	135.00	0.09	125.00	0.07
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	1	145.00	0.13	145.00	0.13
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	2	130.00	0.08	125.00	0.07

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

BUREAU DU CONSEIL EXÉCUTIF

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-

FINANCES

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	8	90.00	0.05	90.00	0.05

PÊCHES ET AQUACULTURE

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	1	115.00	0.10	115.00	0.10
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	6	140.00	0.11	130.00	0.11
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	1	135.00	0.08	120.00	0.08
B44B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	6	140.00	0.10	120.00	0.10
B42D	Camion léger 4 x 2 1 T	1	150.00	0.14	150.00	0.14

SANTÉ ET SERVICES COMMUNAUTAIRES

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	2	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	2	100.00	0.05	100.00	0.05
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	1	100.00	0.07	85.00	0.06
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	1	155.00	0.10	155.00	0.08

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	2	110.00	0.10	110.00	0.10

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES ET AUTOCHTONES

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-

JUSTICE

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	1	80.00	0.05	80.00	0.05

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - OMBUDSMAN

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-

MUNICIPALITÉS, CULTURE ET HABITATION

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	5	80.00	0.10	80.00	0.10
ASUB	Voiture - sous-compact	1	110.00	0.11	110.00	0.11
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	13	120.00	0.10	120.00	0.09
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	2	135.00	0.11	135.00	0.11
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	29	135.00	0.12	130.00	0.12
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	11	120.00	0.10	115.00	0.07
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	1	125.00	0.10	125.00	0.10
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	4	155.00	0.21	155.00	0.19
CBKM	Camion lourd - bibliobus	4	275.00	0.16	260.00	0.15
CFTB	Camion lourd - camion-citerne	1	50.00	-	50.00	-
FBOT	Remorque - bateau	1	40.00	-	40.00	-
FUTL	Remorque utilitaire	9	45.00	-	40.00	-
JUFT	Tracteur - utilitaire agricole	2	250.00	-	250.00	-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

RESSOURCES NATURELLES ET ÉNERGIE

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	2	460.00	-	460.00	-

BUREAU DU PREMIER MINISTRE

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXE	Voiture - che le cabinet	3	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - minis.re	1	460.00	-	460.00	-
AINT	Voiture - intermédiaire	1	115.00	0.07	115.00	0.07

SOLLICITEUR GÉNÉRAL

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
ACOM	Voiture - compact	1	145.00	0.11	145.00	0.11
AFUL	Voiture - grosse voiture	11	195.00	0.11	195.00	0.11
AINT	Voiture - intermédiaire	5	120.00	0.08	110.00	0.08
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	44	160.00	0.08	155.00	0.07
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	4	100.00	0.05	100.00	0.05
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	9	145.00	0.08	145.00	0.08
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	1	145.00	0.10	145.00	0.08
B42D	Camion léger- 4 x 2 1 T	9	235.00	0.13	235.00	0.13
B44D	Camion léger - 4 x 4 1 T	1	235.00	0.26	235.00	0.26
C42A	Camion lourd - 4 x 2 10 001 à 25 000 livres	1	290.00	0.33	280.00	0.32
FBOT	Remorque - bateau	1	50.00	-	50.00	-
JCRT	Tracteur sur chenille	1	35.00	6.50	35.00	6.50
JFMT	Tracteur agricole avec tondeuse	2	150.00	8.25	150.00	8.25
JLNT	Tracteur de gazon	1	85.00	-	85.00	-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

APPROVISIONNEMENTS ET SERVICES

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	1	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	1	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	1	460.00	-	460.00	-
ACOM	Voiture - compacte	2	110.00	0.09	110.00	0.09
AINT	Voiture - intermédiaire	6	110.00	0.06	110.00	0.06
ASUB	Voiture - sous-compacte	1	80.00	0.06	80.00	0.06
B42A	Camion léger - 4 x 2 1/4 T	15	95.00	0.06	95.00	0.06
B42B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	1	110.00	0.16	110.00	0.14
B44B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	1	140.00	0.09	110.00	0.09
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	1	110.00	0.15	110.00	0.11
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	3	115.00	0.14	115.00	0.14
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	1	140.00	0.19	120.00	0.19
FUTL	Remorque - utilitaire	1	40.00	-	40.00	-
JFEL	Tracteur - chargeuse frontale sur tracteur	1	355.00	33.00	355.00	33.00
JUFT	Tracteur agricole utilitaire	1	175.00	-	175.00	-

TRANSPORTS

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
AEXD	Voiture - sous-ministre	2	315.00	-	315.00	-
AEXE	Voiture - chef de cabinet	2	395.00	-	395.00	-
AEXM	Voiture - ministre	3	460.00	-	460.00	-
ACOM	Voiture - compacte	1	135.00	0.07	135.00	0.07
AFUL	Voiture - grosse voiture	5	195.00	0.10	195.00	0.10
AINT	Voiture - intermédiareq	6	130.00	0.06	130.00	0.06
B42A	Camion léger 4 x 2 1/4 T	186	160.00	0.08	155.00	0.07
B44A	Camion léger - 4 x 4 1/4 T	2	135.00	0.08	135.00	0.08
B42B	Camion léger - 4 x 2 1/2 T	30	170.00	0.11	165.00	0.11
B44B	Camion léger - 4 x 4 1/2 T	6	205.00	0.17	205.00	0.17
B42C	Camion léger - 4 x 2 3/4 T	16	225.00	0.17	225.00	0.17
B44C	Camion léger - 4 x 4 3/4 T	6	205.00	0.16	205.00	0.16
B42D	Camion léger - 4 x 2 1 T	155	185.00	0.16	180.00	0.15
B44D	Camion léger - 4 x 4 1 T	2	270.00	0.18	260.00	0.16
C42A	Camion lourd - 4 x 2 10 001 à 25 000 livres	2	770.00	0.43	760.00	0.43
C42B	Camion lourd - 4 x 2 25 001 à 28 000 livres	5	510.00	0.45	500.00	0.44
C42C	Camion lourd - 4 x 2 28 001 à 36 000 livres	34	800.00	0.91	790.00	0.87
C42H	Camion lourd - 4 x 2 28 001 à 36 000 livres	21	1,080.00	0.91	1,070.00	0.87
C44D	Camion lourd - 4 x 4 36 001 à 44 000 livres	12	695.00	1.55	685.00	1.55
C44E	Camion lourd - 4 x 4 44 001 à 60 000 livres	29	735.00	2.10	725.00	2.10
C62E	Camion lourd - 6 x 2 44 001 à 60 000 livres	15	1,005.00	0.81	995.00	0.77
C62H	Camion lourd - 6 x 2 44 001 à 60 000 livres		1,285.00	0.81	1,275.00	0.77
C64E	Camion lourd - 6 x 4 44 001 à 60 000 livres	10	790.00	0.47	770.00	0.43
C64H	Camion lourd - 6 x 4 44 001 à 60 000 livres	193	1,070.00	0.47	1,050.00	0.43
D64A	Nivelleuse 6 x 4 100-125 HP	6	950.00	24.00	950.00	24.00
D64B	Nivelleuse - 6 x 4 126-150 HP	26	1,250.00	29.25	1,250.00	29.25
D64C	Nivelleuse - 6 x 4 151-200 HP	48	1,000.00	19.50	975.00	19.50

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Taux de rétrofacturation par ministère 1999-2000

TRANSPORTS (suite)

Tarif	Description	Unités	Fixe proposé	Variable proposé	Fixe actuel	Variable actuel
FBNK	Remorque - berceau	5	120.00	-	120.00	-
FBOT	Remorque - bateau	2	40.00	-	40.00	-
FBRG	Remorque - pont	4	235.00	-	235.00	-
FCOK	Remorque - cuisinier	4	520.00	-	520.00	-
FLAB	Remorque - laboratoire	22	275.00	-	275.00	-
FLBD	Remorque - surbaissée	4	115.00	-	115.00	-
FOFF	Remorque - bureau	39	90.00	-	90.00	-
FSGN	Remorque - poteau de panneaux	1	570.00	-	570.00	-
FTGB	Remorque - semi-portée 20 001 à 40 000 livres	32	300.00	-	300.00	-
FUTL	Remorque - utilitaire	19	35.00	-	35.00	-
FVAC	Remorque - aspirateur	1	100.00	-	100.00	-
FWSH	Remorque - de lavage	4	160.00	-	160.00	-
GLOM	Souffleuse - sur chargeuse	8	570.00	45.00	570.00	45.00
GTRM	Souffleuse - sur camion	6	520.00	60.00	520.00	60.00
HCHP	Épandeuse - gravillon	5	1,625.00	-	1,625.00	-
HSSA	Épandeuse - sable et sel (BENNE TOUTE SAISON)	350	280.00	-	280.00	-
HSSD	Épandeuse - sable et sel (BENNE DOUBLE)	1	400.00	-	400.00	-
HSSH	Épandeuse - sable et sel - trémie	72	135.00	-	135.00	-
JBHL	Chargeuse - pelleteuse sur tracteur	67	595.00	16.40	595.00	16.40
JFEL	Chargeuse frontale sur tracteur	14	575.00	16.50	575.00	16.50
JFMT	Tracteur agricole avec tondeuse	16	350.00	27.35	350.00	27.35
JLNT	Tracteur de gazon	6	55.00	-	55.00	-
KSSB	Rouleau fixe en acier 2-6 T	15	170.00	9.25	170.00	9.25
KSSC	Rouleau fixe en acier 7-12 T	1	100.00	9.00	100.00	9.00
KVMA	Rouleau vibrant manuel 1-2 T	3	105.00	12.90	105.00	12.90
KVRC	Rouleau vibrant en caoutchouc 7-12 T	4	410.00	29.00	410.00	29.00
L42A	Camion à flèche - 4 x 2 10 001 à 25 000 livres	7	450.00	0.37	450.00	0.37
L42B	Camion à flèche - 4 x 2 25 001 à 28 000 livres	4	510.00	0.37	510.00	0.37
L62D	Camion à flèche - 6 x 2 36 001 à 44 000 livres	3	440.00	0.45	435.00	0.40
L62E	Camion à flèche - 6 x 2 44 001 à 60 000 livres	8	800.00	0.55	790.00	0.50
L64E	Camion à flèche - 6 x 4 44 001 à 60 000 livres	1	490.00	0.65	490.00	0.65
MASH	Divers - réchauffeur d'asphalte	1	590.00	-	590.00	-
MASR	Divers - recycleur d'asphalte	1	30.00	-	30.00	-
MAST	Divers - réservoir d'asphalte	1	200.00	-	200.00	-
MCHP	Divers - déchicoteuse	1	620.00	-	620.00	-
MCOM	Divers - compresseur d'air	7	50.00	6.50	50.00	6.50
MDIS	Divers - épandeuse d'asphalte	9	445.00	0.80	445.00	0.80
MFKL	Divers - chariot élévateur	2	80.00	-	80.00	-
MGRS	Divers - redresseur des glissières de sécurité	1	90.00	-	90.00	-
MHTR	Divers - chauffeur d'asphalte	14	90.00	10.00	85.00	7.50
MHWS	Divers - pesées routières	1	900.00	-	900.00	-
MMCB	Divers - grue mobile 26-30 T	1	600.00	32.00	600.00	32.00
MPMP	Divers - pompe à eau 2-6 IN	2	20.00	9.60	20.00	9.60
MPRO	Divers - profilomètre	1	290.00	-	290.00	-
MSCP	Diverses installations de criblage	1	80.00	-	80.00	-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES
Impact du rajustement des taux 1999-2000 par ministère

Ministère	(1) nités	(2) Total des frais fixes et variables	(3) % du total des rétro.	(4) 1998-1999 Total des frais fixes et variables	(5)=(2)-(4) Hausse (Réduction)	(6) Rajustement central des salaires	(7)=(5)+(6) Hausse Réduction nette	(8)=(7)/(4) Changement en %
ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET TRAVAIL	43	145,708.28 $	0.35%	143,339.57 $	2,368.71 $	(535.00 $)	1,833.71 $	1.28%
AGRICULTURE ET AMÉNAGEMENT RURAL	80	345,091.73 $	0.82%	343,891.73 $	1,200.00 $	(1,200.00 $)	0.00 $	0.00%
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET TOURISME	24	74,967.94 $	0.18%	74,367.94 $	600.00 $	0.00 $	600.00 $	0.81%
ÉDUCATION*	1292	15,847,695.14 $	37.74%	15,713,106.40 $	134,588.74 $	(54,530.00 $)	80,058.74 $	0.51%
ENVIRONNEMENT	39	192,524.09 $	0.46%	187,982.30 $	4,541.79 $	(680.00 $)	3,861.79 $	2.05%
CONSEIL EXÉCUTIF	4	19,560.00 $	0.05%	19,560.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
FINANCES	11	47,020.17 $	0.11%	47,020.17 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
PÊCHES ET AQUACULTURE	18	93,520.72 $	0.22%	91,180.72 $	2,340.00 $	0.00 $	2,340.00 $	2.57%
SANTÉ ET SERVICES COMMUNAUTAIRES	9	30,245.47 $	0.07%	29,402.25 $	843.22 $	0.00 $	843.22 $	2.87%
DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES	5	16,902.00 $	0.04%	16,902.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
AFF. INTERGOUVERNEMENTALES ET AUTOCHTONES	5	23,340.00 $	0.06%	23,340.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
JUSTICE	6	27,302.20 $	0.07%	27,302.20 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
ASS. LÉGISLATIVE - VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL	1	3,780.00 $	0.01%	3,780.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - OMBUDSMAN	1	3,780.00 $	0.01%	3,780.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
MUNICIPALITÉS, CULTURE ET HABITATION	86	406,227.99 $	0.97%	391,927.35 $	14,300.64 $	(1,525.00 $)	12,775.64 $	3.26%
RESSOURCES NATURELLES ET ÉNERGIE	5	24,300.00 $	0.06%	24,300.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
CABINET DU PREMIER MINISTRE	2	9,999.29 $	0.02%	9,999.29 $	0.00 $	0.00 $	0.00 $	0.00%
SOLLICITEUR GÉNÉRAL	94	686,585.83 $	1.63%	664,852.07 $	21,733.76 $	(2,500.00 $)	19,233.76 $	2.89%
APPROVISIONNEMENT ET SERVICES	37	148,378.69 $	0.35%	147,061.41 $	1,317.28 $	(525.00 $)	792.28 $	0.54%
TRANSPORTS	1716	23,850,310.97 $	56.79%	23,221,925.01 $	628,385.96 $	(84,115.00 $)	544,270.96 $	2.34%
TOTAL	3478	41,997,240.51 $	100.00%	41,185,020.41 $	812,220.10 $	(145,610.00 $)	666,610.10 $	1.62%

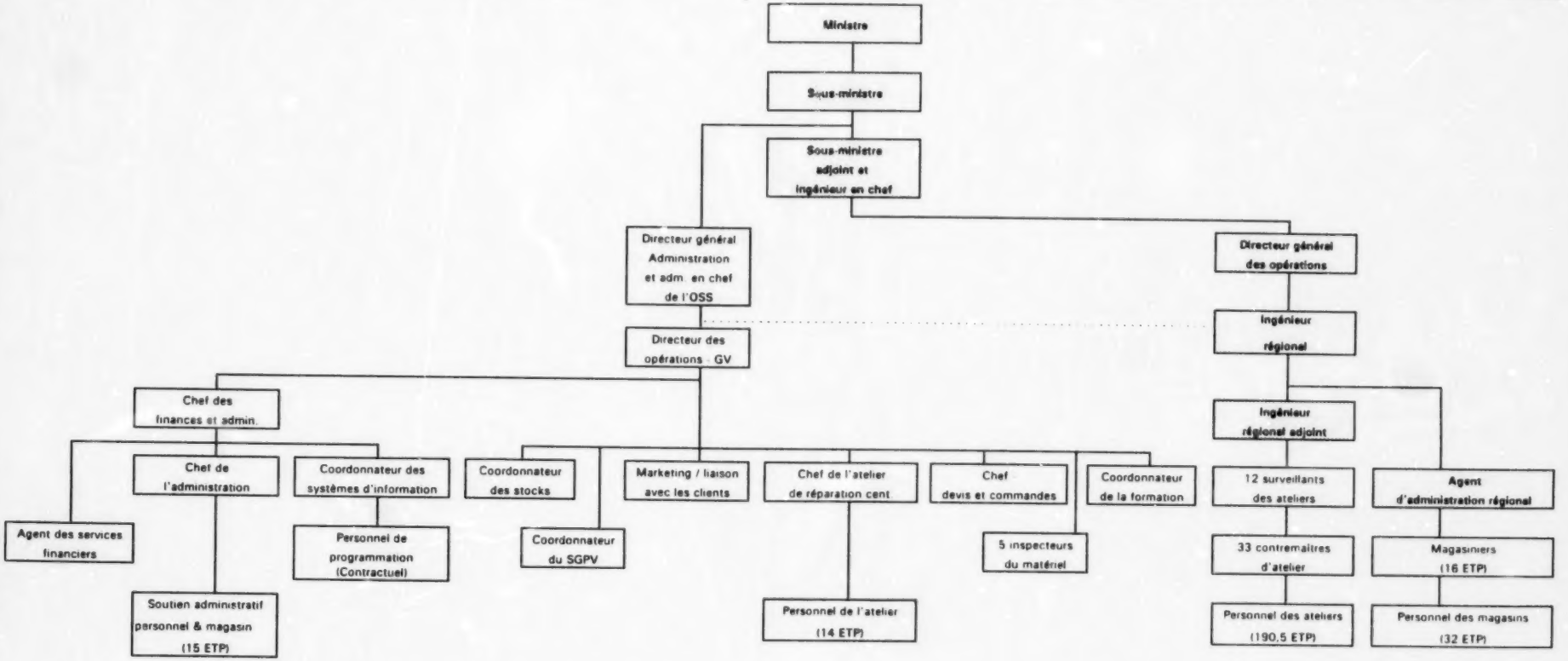
NOTES : Les chiffres à l'ANNEXE 8 tiennent compte du rajustement des taux pour les véhicules " service complet " seulement. Ces données ne comprennent pas les recettes des autres méthodes de facturation des clients, des rétrofacturations des coûts d'immobilisations (voir ANNEXE 9) et des rétrofacturations pour les véhicules loués Nous avons présumé que chaque ministère utilisera le même nombre de véhicules, parcourera le même nombre de kilomètres et utilisera la même quantité de carburant que durant le dernier exercice financier (1997-1998).

* - Les données comprennent les rétrofacturations des frais d'assurance pour comparaison seulement; ceux-ci seront facturés séparés au cours des années à venir.

AUGMENTATIONS PRÉVUES EN 1999-2000 DE LA RÉTROFACTURATION DES COÛTS D'IMMOBILISATION

MINISTÈRE	RÉTROFACTURATION PRÉVUE 1998-1999	AUGMENTATION DES RÉTRO. PRÉVUES	RÉTROFACTURATION PRÉVUE 1999-2000
Enseignement supérieur et Travail	79,400 $	6,200 $	85,600 $
Agriculture	221,300 $	13,000 $	234,300 $
Dév. économique et Tourisme	41,800 $	23,700 $	65,500 $
Éducation	5,025,400 $	182,700 $	5,208,100 $
Environnement	97,600 $	10,600 $	108,200 $
Conseil exécutif	11,200 $	4,700 $	15,900 $
Finances	39,100 $	6,300 $	45,400 $
Pêches	42,300 $	12,000 $	54,300 $
Santé et Services communautaires	21,400 $	200 $	21,600 $
Dév. des ressources humaines	12,900 $	0 $	12,900 $
Affaires intergouvernementales	13,400 $	0 $	13,400 $
Justice	17,200 $	0 $	17,200 $
Assemblée législative - Ombudsman	7,500 $	0 $	7,500 $
Municipalités, Culture et Habitation	161,000 $	26,100 $	187,100 $
Ressources naturelles et Énergie	1,350,200 $	305,100 $	1,655,300 $
Cabinet du Premier ministre	21,660 $	(8,560 $)	13,100 $
Solliciteur général	289,250 $	35,950 $	325,200 $
Approvisionnement et Services	84,390 $	14,910 $	99,300 $
Transports	4,507,000 $	343,100 $	4,850,100 $
Total des rétro. des coûts d'immobilisations	**12,044,000 $**	**976,000 $**	**13,020,000 $**

ORGANIGRAMME POUR L'AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES



Le financement est également fourni pour le personnel de soutien des districts qui participe au traitement des opérations concernant les activités de gestion des véhicules (23,5 ETP)

NOTES

(i) Les boîtes ombrées ne sont pas incluses dans les postes subventionnés au sein de l'OSS

(ii) Le total des ETP relevant du OSS = 353